



# **LAS REDES TRANSEUROPEAS: BALANCE ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE FUTURO**

Juan José MARTÍN ARRIBAS

- I. CONSIDERACIONES GENERALES
- II. LAS REDES TRANSEUROPEAS EN LOS TRATADOS CONSTITUTIVOS
  1. Los objetivos
  2. Los compromisos estatales y comunitarios
  3. La toma de decisiones
- III. LA FINANCIACIÓN DE LAS REDES TRANSEUROPEAS
- IV. LOS PROYECTOS DE RTE SEGÚN LOS SECTORES
  1. De la RTE de los transportes
    - a) La red de carreteras
    - b) la red ferroviaria
    - c) La red de vías navegables y puertos de navegación interior
    - d) La red de puertos marítimos
    - f) La red de transporte combinado
    - g) La telemática aplicada al transporte
  2. De las RTE de la energía
    - a) La red de electricidad
    - b) la red de gas natural
    - c) La red de petróleo
  3. De las RTE de las telecomunicaciones
    - a) El nivel de las aplicaciones
    - b) El nivel de los servicios genéricos
    - c) El nivel de las redes básicas
- V. LA DIMENSIÓN EXTERIOR DE LAS REDES TRANSEUROPEAS
  1. Los Estados del acuerdo E.E.E.
  2. Los PECOS y los NEIS
  3. Los países mediterráneos
  4. Otros sujetos de Derecho internacional
- VI. CONSIDERACIONES FINALES
  1. Balance actual
  2. Perspectivas de futuro



## I. CONSIDERACIONES GENERALES

Las redes transeuropeas (RTE) son infraestructuras modernas, tecnológicamente avanzadas, con las que se pretende dar una mayor vertebración a Europa, al tiempo que se potencia una economía más sólida, se crean nuevos puestos de trabajo y, en definitiva, se fomenta la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos europeos. Se trata de una figura que nació con la intención de ayudar a solucionar problemas tradicionalmente pendientes<sup>1</sup>, y su ejecución práctica va a permitir que las industrias europeas sean mucho más competitivas, habida cuenta de que, con unos costes más bajos, van a poder prestar mejores servicios y ofertar con mayores facilidades sus productos a un mayor número de clientes. Esto va a redundar en un incremento general de la competitividad de la economía europea que tanto indirecta (elaboración y suministro de material) como directamente (construcción de las RTE) va a incidir positivamente en la creación de nuevos puestos de trabajo y en el mantenimiento de otros ya existentes. Otras de las bondades que se piensa que va a conseguirse son, por un lado, el reforzamiento de la cohesión económica y social a nivel europeo con todas las consecuencias que esto entraña, por otro, la vertebración del Viejo Continente tendiendo puentes entre los Estados de la Unión y terceros Estados, principalmente de la Europa del Este y del la cuenca Mediterránea, en los que, a la postre, va a facilitarse los intercambios comerciales y van a verse aumentadas las inversiones productivas.

Las verdaderas artífices de las RTE han sido las instituciones europeas, quienes, desde hace algo más de una década, han venido formulando una

1. Tales como, uno, muchas de las limitaciones que en la actualidad ofrece el mercado único europeo como consecuencia de la disparidad de las estructuras existentes en materia de transporte, energía y telecomunicaciones. Dos, las infraestructuras predominantes en el espacio europeo han sido creadas desde concepciones estatistas e ideadas en épocas donde lo nacional se priorizaba sobre lo transnacional, es decir, los factores de producción y de distribución de cierta relevancia eran básicamente nacionales. Tres, escasean los enlaces en las actuales infraestructuras o presentan deficiencias relevantes, ya sean de orden físico en el sentido de que nos encontramos, a veces, en presencia de autopistas en un determinado Estado miembro que no tienen continuidad al otro lado de la frontera de otro Estado vecino; o ya sean de carácter técnico como, a título de ejemplo, supone la existencia de líneas telefónicas cada día más obsoletas porque no son capaces de transportar telecomunicaciones electrónicas avanzadas con el actual material del que se componen, o líneas de ferrocarril tradicionales que son incompatibles con la circulación de trenes de velocidad alta o trenes de alta velocidad.



pluralidad de iniciativas a diversos niveles, ya sea el político, ya el socio-económico o ya el normativo. En efecto, el *Consejo Europeo* sostiene que el establecimiento de las RTE sigue siendo uno de los mejores medios para reforzar la competitividad de la economía europea y constituye un complemento esencial del mercado único<sup>2</sup>. Aparte de los acuerdos adoptados en materia de financiación en su reunión de Cannes de junio de 1995, y el hecho de ser promotor y pionero en esta materia tal y como lo demuestran los resultados de sus cumbres de 6 de diciembre de 1989 o de 26 de junio de 1991, destaca su labor de impulso de la que un buen botón de muestra es sin duda su decisión de diciembre de 1993 con la que pretendió acelerar el desarrollo de las RTE, haciendo suyas las conclusiones del famoso Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el *crecimiento, la competitividad y el empleo*<sup>3</sup> y resaltando que las RTE son mecanismos esenciales para hacer disminuir significativamente el paro antes del año 2.000. Con ello se propició la creación del *Grupo Christophersen*, que, integrado por representantes estatales muy cercanos a sus respectivas presidencias, ayuda a la Comisión Europea en estos temas que se relacionen con los transportes y con la energía<sup>4</sup>. Paralelamente, en cuestiones referentes a las telecomunicaciones también se creó el conocido *Grupo Bangemann* con el encargo de analizar todo lo referente a la sociedad de la información<sup>5</sup>. Por su parte, la *Comisión Europea*, por medio

2. Consejo extraordinario sobre el empleo. Conclusiones de la Presidencia. Luxemburgo, 20 y 21 de noviembre de 1997. Punto nº 33.

3. COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Libro Blanco sobre el crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI* Boletín de las Comunidades Europeas, Suplemento 6/93, Luxemburgo, OPOCE, 1994. Fue presentado por la Comisión en diciembre de 1993 al Consejo Europeo, quien lo aceptó en su totalidad. Con él se pretendió, entre otras cosas, fomentar infraestructuras nuevas o mejor diseñadas, que permitieran una mejor circulación, más segura y más barata, una ordenación del territorio europeo y la creación de un puente con Europa del Este, indispensable para responder a las enormes necesidades de inversión relacionadas con el deterioro de los medios de comunicación y para organizar los elementos económicos complementarios.

4. Llamado "Grupo de representantes personales de los Jefes de Estado y de Gobierno", sus propuestas fueron asumidas por la Comisión Europea y, planteadas en la renombrada cumbre de Essen, sirvieron para adoptar los conocidos proyectos prioritarios de las R.T.E.

5. Este grupo de trabajo, formado por una vintena de personalidades tales como Carlo Benedetti (Presidente de Olivetti), Pascual Maragall (Alcalde de Barcelona) o Cándido Velazquez-Gaztelu (Presidente de Telefónica), elaboró un informe sobre la sociedad global de la información, recomendando la liberalización acelerada de las telecomunicaciones y realizando propuestas de acuerdo con las necesidades del mercado.



de sus estudios y propuestas ha conseguido aportar la vertiente intelectual y técnica a la concepción y al desarrollo de las RTE, gracias a sus comunicaciones<sup>6</sup>, la elaboración de libros<sup>7</sup> o la presentación de informes anuales<sup>8</sup>. De todo este trabajo se ha valido el *Consejo de la Unión*, tanto en su faceta de creación de normas jurídicas típicas del artículo 189 del Tratado de la Comunidad Europea<sup>9</sup>, cuanto de otro tipo de actos, vias éstas que también ha ido empleando el *Parlamento Europeo*<sup>10</sup>.

Su *evolución* aparece jalonada, por una parte, por la institucionalización en los tratados constitutivos merced al título XII del Tratado de la Unión Europea (artículos 129 B-D) y al artículo 3. n) (II), por otra, gracias a los instrumentos presupuestarios que están sirviendo para financiar la realización de proyectos concretos (III), y, por otra, por un cada día más nutrido grupo de normas de derecho derivado que, desde un prisma general o particular, inciden en cada una de las categorías de RTE(IV): los transportes, la energía y las telecomunicaciones. Todas ellas, si hacia el interior están vertebrando Europa, presentan, hacia fuera, una proyección externa o exterior(V) que dinamiza, desde el plano fáctico, las comunicaciones que mantiene la Comunidad con terceros Estados y, desde el ámbito jurídico, constituyen una gran aportación europea al Derecho internacional de las comunicaciones. Estos puntos conforman el hilo conductor de las próximas líneas a las que, como remate final y a modo de consideraciones finales(VI), se complementará efectuando un somero balance de la situación actual y esbozando algunas de las perspectivas que ya parecen vislumbrarse de cara al futuro.

6. COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación "Hacia unas redes transeuropeas-programa de actuación comunitario"*, (COM (90) 585 final), hecha en Bruselas el 10 de diciembre de 1990.

7. Como el libro blanco ya mencionado más arriba.

8. COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes transeuropeas. Informe de 1997, de la Comisión al Consejo Europeo*, (COM (97) 654 final), Bruselas, 4 de diciembre de 1997.

9. Vid., *infra*.

10. Resoluciones de 9 de julio de 1991 y de 7 de abril de 1992.



## II. LAS REDES TRANSEUROPEAS EN LOS TRATADOS CONSTITUTIVOS

Si el artículo 3. n) del Tratado de Maastricht eleva a la categoría de instrumento para conseguir los objetivos comunitarios el fomento de la creación y del desarrollo de las RTE, el título XII institucionaliza su regulación mediante los contenidos dispositivos de los artículos 129 B a 129 D. En ellos, además de prescribir la creación del Fondo de Cohesión<sup>11</sup>, lo más relevante es que se determina básicamente los objetivos que han de perseguir las RTE (1), los compromisos que contraen los Estados y la Comunidad Europea (2), y cómo se toman las decisiones necesarias para conseguir elaborar y ejecutar los actos que concretamente adopten las instituciones comunitarias(3).

### 1. *Los objetivos*

Los objetivos generales que han de perseguir las RTE son, sobre todo, de dos órdenes. Por un lado quieren contribuir a la realización del mercado interior<sup>12</sup> y a reforzar la cohesión socio-económica<sup>13</sup>, y, por otro, permitir que los operadores económicos, así como los entes regionales y locales participen plénamente en los beneficios que se generen como consecuencia de la creación de un espacio sin fronteras interiores<sup>14</sup>.

En particular las actuaciones comunitarias se centran en el establecimiento y desarrollo de las RTE en un contexto de mercados abiertos y competitivos, tratando de favorecer, por una parte, la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes, y,

#### 11. *Vid. infra.*

12. De conformidad con el artículo 7 A del Tratado de la Unión, implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada de acuerdo con las disposiciones del Tratado.

13. Tratando de reducir particularmente las diferencias entre los niveles de desarrollo de las diversas regiones y el retraso de las regiones menos favorecidas, incluidas las zonas rurales (cf. artículo 130 A del Tratado de Maastricht).

14. Así, por ejemplo, las entidades financieras pueden obtener beneficios de sus aportaciones económicas, las empresas productoras de los materiales necesarios para realizar las redes transeuropeas, las constructoras de los trabajos que lleven aparejadas, las administraciones regionales y locales de una mayor vertebración, una mejor comunicación de sus territorios y una mayor aproximación a sus administrados.



por otra, teniendo en cuenta, primero, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de su territorio, y, segundo, la viabilidad económica potencial de los proyectos. El hecho de que estén conectadas las diversas redes a nivel europeo permite introducir criterios de mayor competencia, liberalización y optimización de las prestaciones con las consiguientes bondades para los usuarios o consumidores de la prestación o del servicio de que se trate. La interoperabilidad viene a ser una cualidad que permite a las redes utilizarse conjuntamente, favoreciendo su uso polivalente e incrementando su capacidad para ofrecer más y mejores servicios. La creación de enlaces permite acortar las distancias en toda Europa, y acercar lo más alejado o periférico a lo próximo y centrado. Por último su viabilidad significa, en primer término, el que ofrezcan una probabilidad fundada de que el proyecto en cuestión pueda llevarse a cabo. Y, en segundo lugar, el que virtualmente ofrezca capacidades para alcanzar beneficios socio-económicos a medio y/o a largo plazo, es decir, que en las estimaciones pueda aproximarse al límite fronterizo (incluso sobrepasarlo) de la rentabilidad financiera y ofrezca perspectivas de que con él van a obtener ciertas ventajas consumidores o usuarios, personas físicas o jurídicas, actuales o futuras.

## 2. *Los compromisos estatales y comunitarios*

Los deberes que se han comprometido a cumplir los Estados son bastante simples: coordinarse entre sí y cooperar con la Comisión Europea a la hora de aplicar sus respectivas políticas nacionales que puedan tener una influencia significativa en la realización de los objetivos que persiguen las RTE. Más compleja y comprometida parece ser la tarea de la Comunidad, puesto que, además de adoptar cualquier iniciativa que considere útil para fomentar la coordinación de los Estados miembros<sup>15</sup>, dispone de los siguientes instrumentos o medios de actuación en esta esfera:

Uno, elaborar *orientaciones* en las que se identifiquen proyectos de interés común y que tengan un contenido específico, dado que en ellas ha de incluirse obligatoriamente los objetivos que se persiguen, las actuaciones

15. Se realza así el papel de catalizador que la Comunidad parece desempeñar en el campo de las RTE, papel que aparece reglado por el juego de la cooperación Estados miembros-Comunidad de acuerdo con las competencias y los principios que se prescriben en el Derecho primario e inspiran sus actuaciones.



prioritarias y las grandes líneas de acción previstas en el ámbito de las RTE<sup>16</sup>. En sintonía con los objetivos generales determinan *objetivos* concretos según la esfera de que se trate. En efecto, en el campo de los transportes se quiere garantizar la movilidad de las personas y de los bienes, ofrecer a los usuarios infraestructuras de calidad, incluir todos los modos de transporte, permitir una utilización óptima de las capacidades existentes. En el sector de la energía, asegurar el acceso de acuerdo con el Derecho comunitario, facilitar el desarrollo de las regiones menos favorecidas y reforzar la seguridad del abastecimiento energético. Y en las telecomunicaciones alcanzar la sociedad de la información, proporcionar una experiencia sobre los efectos del desarrollo de nuevas redes y de nuevas aplicaciones en las actividades sociales, contribuir a satisfacer las necesidades sociales y culturales.

También las *prioridades* varían según los sectores de RTE. Así en las primeras se quiere facilitar el transporte, combinar diversos modos, integrar la dimensión ambiental y mejorar la seguridad y la fiabilidad. En las redes eléctricas dominan las interconexiones. En las redes de gas natural, las prioridades son introducir el gas natural en nuevas regiones, conectar las redes aisladas a las redes transeuropeas y aumentar las capacidades de transporte, recepción y almacenamiento así como la diversificación de las fuentes y vías de recorrido del gas natural. Las redes de telecomunicaciones insisten en la viabilidad técnico-comercial y la implantación de las aplicaciones en que se basará el desarrollo de la sociedad de la información europea, en la implantación de los servicios genéricos transeuropeos, de nuevas redes de comunicaciones integradas de banda ancha(CIBA), y la supresión de carencias y de lagunas existentes.

Por su parte, las *grandes líneas de acción* en las redes de los transportes son el desarrollo de planes de red, la identificación de proyectos de interés común, el acondicionamiento de la red existente, el fomento de la interoperabilidad de la red, la combinación óptima de los modos de transporte, la

16. Orientaciones que se regulan en la decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (D.O.C.E L 228 de 9 de septiembre de 1996); en la decisión 1254/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 5 de junio de 1996 por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía (D.O.C.E L 161 de 29 de junio de 1996); decisión 1336/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 17 de junio de 1997 relativa al conjunto de orientaciones para las redes transeuropeas de telecomunicaciones (D.O.C.E L 183 de 11 de julio de 1997).



búsqueda de la coherencia y de la complementariedad financieras, las acciones de investigación y desarrollo, la cooperación con terceros incluida la firma de convenios, la colaboración entre las partes interesadas y cualquier otra medida que sea necesaria para conseguir los grandes objetivos enunciados más arriba. En las redes energéticas, identificar proyectos de interés común y crear un contexto más favorable para su desarrollo<sup>17</sup>. Por último, en las RTE de las telecomunicaciones van a consistir en determinar proyectos de interés común, realizar acciones de sensibilización, fomentar iniciativas conjuntas de los usuarios y de los proveedores, apoyar la oferta y la utilización de servicios y aplicaciones dirigidas a las PYME y a los profesionales.

En definitiva, puede afirmarse que con estas orientaciones se consigue diseñar un marco general cuyas líneas maestras sirven de referencia obligada para cualquier tipo de intervención comunitaria en la ejecución de proyectos específicos bien para mejorar infraestructuras ya existentes en una red o para crear otras *ex novo*. Marco que no es rígido o invariable, dado que ha de ir adaptándose a las necesidades sociales, a la evolución de la economía y a las nuevas invenciones técnicas.

Dos, realizar *acciones* con miras a garantizar la interoperabilidad de las redes, especialmente en el ámbito de la armonización de las normas técnicas. El hecho de que las diversas redes puedan operar entre sí garantiza mayores utilidades y rentabilidades y favorece el cumplimiento de los objetivos que se persiguen con esta figura de las RTE. Sería muy difícil, por no decir imposible, que las RTE pudieran funcionar comunicadas entre sí si obedecieran a normas técnicas muy diversas. De ahí la importancia de que la Comunidad actúe a nivel jurídico y técnico en la dirección de conseguir que se respeten las mismas especificaciones técnicas en toda Europa aplicables a los parámetros, a los componentes, etc., necesarios en cualquier RTE. Concretamente las labores de normalización que llevan a cabo los organismos europeos de norma-

17. Precisamente la creación de ese contexto más favorable es el propósito que ha perseguido el Consejo de la Unión adoptando la decisión 96/391/CE, de 28 de marzo de 1996, por la que se determinan un conjunto de acciones para establecer un contexto más favorable para el desarrollo de las redes transeuropeas en el sector de la energía, publicada en el D.O.C.E L 161 de 29 de junio de 1996. En concreto, allí se detalla un conjunto de iniciativas favorecedoras de dicho contexto, como realizar proyectos de cooperación técnica entre las entidades responsables de las redes transeuropeas de la energía, cooperar entre los Estados miembros consultándose mutuamente para facilitar la aplicación de procedimientos de autorización de proyectos y reducir los plazos, y apoyar financieramente las iniciativas relativas a este tipo de redes.



lización, tales como el Comité Europeo de Normalización (CEN), el Comité Europeo de Normalización Electrónica (CENELEC), o el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI) pueden ser el eje experimental y práctico en torno al que vayan a girar todas las actuaciones comunitarias<sup>18</sup>.

Tres, puede *apoyar* aquellos esfuerzos financieros que efectuen los Estados miembros para desarrollar proyectos de interés común, especialmente los que reúnan algunos requisitos formales o sustanciales. Desde los primeros se alude expresamente a los estudios de viabilidad, a las garantías de crédito y a las bonificaciones de interés. Con los segundos se considera aquellos proyectos que se centren en las infraestructuras de los transportes y a los que deberá financiarse, en su caso, utilizando la vía del Fondo de Cohesión. Significa, por lo tanto, que, en primer lugar, la financiación comunitaria no se produce *ipso facto*, sino que se decide desde la Comunidad. En segundo término, reviste unas formas de aplicación general a todo tipo de RTE que han sido precisadas mediante el reglamento 2263/95<sup>19</sup>: la cofinanciación de estudios (de viabilidad, preparatorios y de medidas de apoyo técnico) relacionados con los proyectos. Dos, la bonificación de intereses sobre los préstamos concedidos por entidades financieras. Tres, la contribución a las primas de garantías de los créditos concedidos por determinadas entidades financieras. Cuatro, las subvenciones directas a las inversiones cuando se justifique debidamente. Cinco, la combinación de todas ellas. Las RTE de los transportes, por su parte, reciben el apoyo especial del Fondo de Cohesión. Precisamente el citado reglamento define, entre otras cosas<sup>20</sup>, las condiciones y los proyectos de concesión de ayudas comunitarias en favor de proyectos de interés común en el campo de las RTE de transporte, telecomunicaciones y energía. Las condiciones son bastante concretas. Una, ha de tratarse de proyectos de interés común o, en su caso, partes de los mismos, siempre y cuando constituyan

18. Supletoriamente también tienen su valor las normas o recomendaciones internacionales que, entre otras, adopte la Organización Internacional de Normalización (ISO), la Comisión Electrónica Internacional (CEI) o la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

19. Vid., el reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, publicado en el D.O.C.E L 228 de 23 de septiembre de 1995.

20. Aunque aquí se resume el contenido jurídico más relevante de los siete primeros artículos, en el resto hasta el 20 incide en la presentación de las solicitudes, su evaluación, la concesión de las ayudas financieras, el control, sus posibles reducción, suspensión y supresión, el seguimiento y la evaluación, la publicidad, la revisión del 99 y su entrada en vigor.



unidades independientes desde el punto de vista técnico y financiero. Dos, que ya están financiados por cualesquiera Administración de cualquier Estado miembro. Tres, que su ejecución se vea envuelta en dificultades financieras. Cuatro, otras condiciones que afectan a la ayuda comunitaria<sup>21</sup>. Sobre los proyectos se determinan una serie de criterios de selección de carácter extrínseco y de carácter intrínseco. Dentro de los primeros, que contribuyan a la consecución de los objetivos y prioridades que se persiguen con las RTE; y además que tengan viabilidad económica potencial y su rentabilidad financiera sea insuficiente. Sobre los segundos, se alude a la madurez del proyecto, a los efectos que la ayuda comunitaria pueda tener en otras financiaciones públicas y privadas, a la solidez del dispositivo financiero del proyecto, los efectos socio-económicos sobre el empleo, las consecuencias ambientales, etc.

Cuatro, puede *cooperar* con terceros Estados en aquellos proyectos que tengan un interés común y que garanticen la interoperabilidad de las RTE<sup>22</sup>. Esta hipótesis refuerza el carácter "traseuropeo" de las redes en contraposición al meramente "comunitario", consagra la necesaria internacionalización y realza el papel que la Comunidad desempeña en el mundo en tanto que sujeto *sui generis* de Derecho internacional. Naturalmente que los Estados más afectados van a ser, por mera proximidad geográfica, los del Acuerdo E.E.E, los PECOS, los NEIS y los de la Cuenca Mediterránea, pero nada impide que, con la misma filosofía, la Comunidad trabaje en esta esfera con otros países ya sean africanos, asiáticos o americanos. Dos requisitos de sentido común y prácticos inspiran tal cooperación: su interés común y su interoperabilidad.

Se trata, en suma, de dos actuaciones obligatorias con las que la Comisión planifica a nivel teórico desde el plano de la elaboración y ejecuta luego a nivel práctico, a la vez que dispone de dos campos, el financiero y el internacional, en los que puede actuar facultativamente siempre que se cumplan una serie de requisitos. Obviamente son acciones regladas que requieren el respaldo de determinados procedimientos formales, generalmente para tomar las necesarias decisiones normativas.

21. En concreto se hace referencia a su incompatibilidad con cualquier otro tipo de ayuda financiera comunitaria y a su limitación desde el importe mínimo considerado necesario para la puesta en marcha del proyecto y el no superar el 10% del coste total de la inversión.

22. Vid., *infra. in extenso*, en la vertiente externa.



### 3. *La toma de decisiones*

Aunque con el Tratado de Amsterdam de 2 de octubre de 1997 se uniformizan los procedimientos para adoptar los actos institucionales en el ámbito de las RTE, al haberse optado por el de codecisión<sup>23</sup>, hoy por hoy, en la actual etapa europea del Tratado de Maastricht se siguen dos. Uno, el de codecisión del artículo 189 B para adoptar orientaciones. Y, dos, el de cooperación del artículo 189 C a la hora de tomar cualquier otro tipo de medidas, es decir, realización de acciones para garantizar la interoperabilidad de las RTE, participación en la financiación de las RTE, y cooperación con terceros Estados.

Además, las orientaciones y proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro necesitan la aprobación de ese Estado<sup>24</sup>, lo cual avala, por un lado, el papel preponderante que a nivel político o decisorio se han reservado en las RTE los Estados, frente al de catalizador o coordinador de la Comunidad, y, por otra, la complementariedad comunitaria en los esfuerzos financieros que han de realizar aquí los Estados miembros.

## III. LA FINANCIACIÓN DE LAS REDES TRANSEUROPEAS

Si bien es verdad que la mayor parte del capital necesario proviene de las arcas estatales, no es menos cierto que cuantiosas sumas de dinero han sido presupuestadas y se están invirtiendo desde Europa en los proyectos de las RTE. En efecto, inspirándose en algunos principios<sup>25</sup> y teniendo como refe-

23. Vid., la redacción del artículo 129 D.3 en relación con el 129 C.1, tal y como queda modificado en el Tratado de Amsterdam publicado en el D.O.C.E. C 340 de 10 de noviembre de 1997.

24. De conformidad con el artículo 129 D del Tratado.

25. Entre ellos cabe resaltar los siguientes: el del equilibrio financiero, el de la compatibilidad, el de la coordinación y el de la subsidiariedad. Con el primero se pretende salvaguardar las aportaciones económicas de los inversores privados, de tal modo que exista una complementariedad y una proporción adecuadas con los capitales públicos. Gracias al segundo, las inversiones que realicen las diversas Administraciones estatales no pueden poner en peligro los criterios de convergencia que constituyen la *condicio sine qua non* para pasar a la tercera fase de la unión económica y monetaria, exigiendo un esfuerzo suplementario a los Estados



rencia un marco normativo general<sup>26</sup>, la Comunidad Europea está respaldando los esfuerzos económicos que las diversas Administraciones estatales desarrollan en esta esfera y está avalando la participación económica de los agentes privados, utilizando un conjunto de mecanismos financieros, tales como el presupuesto comunitario, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), los Fondos Estructurales, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Inversiones, la Facilidad de Edimburgo, las asociaciones del sector público y del sector privado (APP), las líneas específicas de transporte, el Nuevo Instrumento Financiero (NIC), una serie de mecanismos financieros que favorecen las actuaciones de la Comunidad en el plano de la vertiente externa de las RTE, y otras vías de financiación menos conocidas o todavía hoy con menor significación.

El *presupuesto comunitario* financia, estudios de viabilidad, garantías de préstamos, bonificaciones de intereses de prestamos concedidos y, en ocasiones, subvenciones. El importe financiero indicativo de referencia para las líneas presupuestarias para las RTE se fijó en 2.345 MECUS para el periodo 1995-1999. De ellos quedaron comprometidos hasta octubre de 1997 1.389 MECUS, de los cuales 783,5 han sido para los proyectos Essen de las RTE de transporte<sup>27</sup>. Particularmente en el año 1997 la línea presupuestaria RTE B5-70 para el sector de los transportes ha financiado 1257 MECUS, la línea presupuestaria RTE B5-71 para la energía 24,2 MECUS, la línea presupuestaria RTE B5-720 para las telecomunicaciones 26,6 MECUS, y la

beneficiarios. Esta compatibilidad afecta a su sintonía con el cumplimiento de las disposiciones de Derecho comunitario y de las políticas comunitarias, particularmente las que protegen el medio ambiente, la competencia y la adjudicación de contratos públicos. Mediante el tercero, se pretende evitar que haya una duplicidad de esfuerzos económicos al utilizar las diversas vías financieras, y su concesión obedezca a criterios de coherencia entre los diversos proyectos. Con el cuarto, la labor comunitaria viene a ser un complemento de la desempeñada fundamentalmente a niveles administrativos estatales. De ahí que, en su consecuencia, la mayor parte del capital necesario para financiar las RTE provenga de las Administraciones estatales y de las entidades privadas.

26. Básicamente las normas generales que el reglamento n° 2236/95 del Consejo de 18 de septiembre de 1995 determina para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las RTE.

27. Cf. COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes transeuropeas. Informe de 1997, de la Comisión al Consejo Europeo*, (COM (97) 654 final), Bruselas, 4 de diciembre de 1997, p. 4.



línea presupuestaria RTE B5-721 ha subvencionado las redes telemáticas con 46,7<sup>28</sup>.

Los préstamos del BEI son uno de los principales instrumentos de ámbito no presupuestario que favorecen la realización de las RTE. Los proyectos que se financian por esta vía<sup>29</sup> se seleccionan, por lo general, teniendo presente un conjunto de criterios, tales como, los estrictamente bancarios basados sobre todo en razones de rentabilidad, su interés europeo y su relevancia para el sector de que se trate. Los montantes se conceden en las condiciones más favorables del mercado de capitales, son reembolsables a largo plazo<sup>30</sup> y hasta 1997 no podían superar el 50% del coste total del proyecto. Sin embargo, en el Consejo Europeo de Amsterdam se instó a esta entidad a que incrementara sus intervenciones en materia de redes de grandes infraestructuras, y estudiara la posibilidad de conceder préstamos a muy largo plazo, principalmente destinados a los grandes proyectos prioritarios adoptados en Essen<sup>31</sup>. A raíz de esto, el BEI ha creado su programa de Acción Especial de Amsterdam que le permite ampliar el techo del 50% al 75% del coste de un proyecto de red transeuropea siempre que sea necesario, conceder plazos de amortización y periodos de carencia muy dilatados, así como intensificar la financiación de los estudios previos<sup>32</sup>. Por lo que respecta a las cifras, desde 1993 hasta octubre de 1997 ha concedido préstamos por un valor cercano a los 26.000 MECUS, y de los 7.677 MECUS de 1997, 4.943 MECUS han revertido en las RTE de los transportes, 854 a proyectos de las RTE de la energía y 1.880 a financiar proyectos de las RTE de las telecomunicaciones<sup>33</sup>.

28. Vid., COMISION EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, OPOCE, 1998, Cuadro 13, (Financiación comunitaria de las RTE en 1997), p. 154.

29. La licitación pública suele ser el procedimiento más utilizado para adjudicar los correspondientes contratos a las empresas ganadoras. De ahí que el propio Banco publique las convocatorias de licitación en el D.O.C.E.

30. Plazo de 12, 15, 20 o, incluso, más años.

31. CONSEJO EUROPEO DE AMSTERDAM, *Conclusiones de la Presidencia*, (SN 150/97. ANEXO), Amsterdam, 16 y 17 de junio de 1997, anexos, punto nº 9 de la resolución del Consejo Europeo sobre el crecimiento y empleo.

32. Vid., el D.O.C.E C 10 del 15 de enero de 1998, donde aparece publicada la aprobación que el Consejo de Gobernadores del B.E.I ha hecho del Programa de Acción Especial de Amsterdam del Banco Europeo de Inversiones de 20 de agosto de 1997.

33. Vid. COMISION EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, OPOCE, 1998, Cuadro 13, (Financiación comunitaria de las RTE en 1997), p. 154.



Importa destacar aquí la tarea que desempeña el *FEDER* en lo que a las regiones menos favorecidas se refiere. Su tarea esencial radica en contribuir a la corrección de los principales desequilibrios regionales de la Comunidad mediante una participación en el desarrollo y en el ajuste estructural de las regiones menos desarrolladas y en la reconversión de las regiones industrializadas en declive<sup>34</sup>. Para lo cual, participa, entre otras cosas, en la financiación de inversiones en proyectos de infraestructuras desarrollados en las regiones o zonas correspondientes a los objetivos 1, 2, 5b y 6 o en infraestructuras destinadas a proteger el medio ambiente<sup>35</sup>. En concreto, en el tema que nos ocupa, ha contribuido con un total de 6.937 MECUS desde 1993 hasta 1997, y este último año ha financiado con 527,4 MECUS las RTE en materia de transportes y con 277,3 MECUS las RTE de la energía<sup>36</sup>. Algunas iniciativas acordadas de conformidad con el artículo 10 del reglamento<sup>37</sup> que regula sus intervenciones también pueden tener cierta relevancia como vías de financiación de las RTE. Así sucede con la ECOS-OUVERTURE II con la que se pretende apoyar proyectos piloto de cooperación interregional entre regiones de la Unión Europea y de la Europa Central y Oriental, de la Ex-URSS y del Mediterráneo para los años 1995-1999, particularmente en el sector de la energía<sup>38</sup>. También en ese sector, pero en lo que respecta a la cooperación interregional comunitaria, existe la iniciativa RECITE II<sup>39</sup>. Los proyectos piloto de cooperación regional en la que se incluya el concepto de sociedad de información para los años 1995-1999 también han sido objeto de

34. Según el artículo 130 C del Tratado de la Comunidad Europea.

35. Según artículo 1 del reglamento (CEE) nº del Consejo, de 20 de julio de 1993, que modifica el reglamento (CE) nº 4254/88 por el que se aprueban disposiciones de aplicación del reglamento nº 2052/88, en lo relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, publicado en el D.O.C.E. L 193 de 31 de julio de 1993.

36. Vid. COMISION EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, 1998, Cuadro 13, (Financiación comunitaria de las RTE en 1997), p. 154.

37. Reglamento (CEE) nº 2083/93 del Consejo, de 20 de julio de 1993, que modifica el reglamento (CEE) nº 4254/88 por el que se aprueban disposiciones de aplicación del reglamento (CEE) nº 2052/88, en lo relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, publicado en el D.O.C.E L 193 de 31 de julio de 1993.

38. Con una financiación de 70 MECUS la convocatoria para los años 1997-1999 aparece publicada en el D.O.C.E C 125 de 22 de abril de 1997.

39. Apoyo a proyectos piloto de cooperación interregional entre regiones pertenecientes a la Comunidad, 1995-1999, financiada en el año 1998 con 40 MECUS.



otra iniciativa denominada cooperación regional en la sociedad de la información<sup>40</sup>.

Ya fuera del artículo 10 FEDER, la iniciativa comunitaria para la cooperación transfronteriza interior y exterior y creación de redes energéticas, más conocida bajo la expresión *Interreg II*<sup>41</sup>, ha apoyado la realización de los enlaces de distribución que permiten introducir el gas natural en Grecia y Portugal, la conexión entre RTE eléctricas entre Italia y Grecia, la creación de enlaces entre las RTE de gas entre España y Portugal. El cálculo aproximado de la cuantía de estos proyectos ronda los 500 MECUS. En noviembre de 1997 la Comisión Europea publicó una convocatoria para apoyar proyectos transfronterizos en la región del mar Báltico en el marco conjunto de esta iniciativa y el programa Phare<sup>42</sup> que podría servir para financiar RTE en materia de transportes.

El art. 130 D del Tratado de la Unión establece la creación de un *Fondo de Cohesión* con el encargo de que proporcione una contribución financiera a proyectos en los sectores del medio ambiente y de las RTE en materia de infraestructuras del transporte. Por su parte, el Protocolo sobre la cohesión económica y social, incorporado como anejo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, también se pronuncia en favor de que este Fondo ayude financieramente a la ejecución de tales proyectos en aquellos Estados miembros que reúnan dos requisitos. Uno, que tengan un Producto Nacional Bruto (P.N.B) *per cápita* inferior al 90% de la media comunitaria. Dos, que cuenten con un programa cuyo objeto sea el cumplimiento de las condiciones de convergencia económica que se especifican en el artículo 104 C del Tratado<sup>43</sup>.

40. Algunas de sus convocatorias se recogen en el D.O.C.E C 253 de 29 de septiembre de 1995 y en el D.O.C.E C 162 de 6 de junio de 1996.

41. Vid., su fundamento jurídico en la comunicación 94/C 180/13 en el D.O.C.E C 180 de 1 de julio de 1994 y en la comunicación 96/C 200/07 en el D.O.C.E C 200 de 10 de julio de 1996.

42. D.O.C.E. C 336 de 7 de noviembre de 1997.

43. Antes el Consejo Europeo de Edimburgo celebrado los días 11 y 12 de diciembre de 1992 (CONSEJO EUROPEO DE EDIMBURGO, *Conclusiones de la Presidencia*, (SN/456/92), Edimburgo, 11-12 de diciembre de 1992, especialmente Parte C "Futura financiación de la Comunidad (Paquete Delors II)" p. 73. ) decidió asignar a dicho fondo un total de 15.150 MECU (en valor de divisa de 1992) a distribuir en un periodo de 7 años conforme al sistema progresivo siguiente: 1993: 1.500 MECU; 1994: 1.750 MECU; 1995: 2.000 MECU; 1996: 2.250 MECU; 1997: 2.500 MECU; 1998: 2.550 MECU; 1999: 2.600 MECU (Reparto que también se recoge en el artículo 4 del reglamento (CE) nº 1164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994, por el que se crea el Fondo de Cohesión,

Este contenido pasaría a formar parte de las disposiciones del reglamento (CE) nº 1164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994<sup>44</sup> por el que se crea el Fondo de Cohesión, previas diversas propuestas de la Comisión Europea<sup>45</sup> y el reglamento 792/93/CE de 30 de marzo de 1993 por el que se establecía el instrumento financiero de cohesión que debía estar vigente hasta que se adoptara el reglamento creador del Fondo de Cohesión con el fin de garantizar la continuidad entre el instrumento y el fondo<sup>46</sup>. Por otro lado, los proyectos financiados por este instrumento financiero deberán ser compatibles con las demás políticas comunitarias, y la Comisión se encarga de coordinarlos con las demás acciones financiadas por el presupuesto comunitario, el B.E.I. u otros instrumentos financieros comunitarios. Esta institución, poniéndose de acuerdo con el Estado miembro beneficiario, decide los proyectos que van a financiarse a cargo de este fondo, respetándose un adecuado equilibrio entre los

publicado en el D.O.C.E L 130 de 25 de mayo de 1994)). En un anexo específico, el Consejo Europeo de Edimburgo dictó normas concretas sobre la duración del montante total del fondo ya referido, sobre los criterios de elegibilidad de los Estados beneficiarios y de los proyectos; sobre los criterios de distribución entre dichos Estados (entre un 52-58% del total para España, de un 16-20% del total para Grecia y para Portugal y de un 7-10% del total para Irlanda); de los requisitos macroeconómicos necesarios; de la no sustitución de las inversiones necesarias; de la tasa de la cofinanciación comunitaria (entre un 8% y un 85%); de la imposibilidad de que un mismo proyecto reciba a la vez recursos financieros provenientes del Fondo de Cohesión y de los Fondos estructurales; de la limitación al 90% del total del gasto que el apoyo combinado que un mismo proyecto puede recibir a la vez del Fondo de Cohesión y de otras ayudas comunitarias. Por último, el Consejo Europeo estableció también otras previsiones dirigidas, sobre todo, a asegurar la calidad de los proyectos presentados y la gestión de estos.

44. Reglamento (CE) nº 1164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994, por el que se crea el Fondo de Cohesión (D.O.C.E L 130 de 25 de mayo de 1994).

45. El 23 de diciembre de 1992 la Comisión presentó una propuesta de reglamento del Consejo que comprendía tanto un instrumento provisional como un anteproyecto revisado de reglamento del Consejo para la creación de un Fondo de cohesión (COM (92) 599 final).

46. Este reglamento contiene disposiciones detalladas para la gestión financiera, el seguimiento y la evaluación pormenorizada anterior a la concesión de la ayuda a cargo del instrumento financiero, así como para las modalidades de pago de dicha ayuda. Prevé asimismo que se facilite a las instituciones comunitarias información detallada sobre las actividades del instrumento financiero en un informe que la Comisión ha de presentar a más tardar cinco meses después de la fecha de expiración del instrumento. También ha de darse la publicidad adecuada a las intervenciones del instrumento financiero para dar a conocer a la opinión pública la función desempeñada por la Comunidad en la realización de los proyectos. Vid. su publicación en D.O.C.E L 79 de 1 de abril de 1993.



proyectos relacionados con el medio ambiente y los relativos a las infraestructuras del transporte<sup>47</sup>. Según la Comisión Europea, entre los años 1993 y 1997 ha contribuido con 5.984 MECUS y en los diez primeros meses de 1997 con un montante de 1.901 MECUS<sup>48</sup>.

Al igual que el anterior, la creación del *FEI* fue decidida en el Consejo Europeo de Edimburgo de 1992<sup>49</sup>. De acuerdo con sus estatutos<sup>50</sup>, que contienen cláusulas típicas de una sociedad mercantil y que fueron aprobados por el Consejo de Gobernadores del Banco Europeo de Inversiones el 25 de mayo de 1994, tiene personalidad jurídica y autonomía financieras propias. Su creación persigue el desarrollo de las RTE en los sectores de las infraestructuras del transporte, las telecomunicaciones y la energía, además del desarrollo de la pequeña y mediana empresa. Para ello va a actuar garantizando préstamos, participando en cualquier empresa y emprendiendo cualquier otro tipo de operaciones que sean necesarias para el logro de sus objetivos. Son sus accionistas la Comunidad, con 600 acciones, el BEI con 800, y un conjunto de bancos con domicilio social en los diversos Estados miembros, denominados "instituciones financieras", que se reparten el resto de las acciones hasta un total de 2000, equivalentes a un capital social de 2.000 MECUS. Este sistema tripartito se refleja tanto en las cuotas de poder dentro de los órganos de administración cuanto a la hora de tomar decisiones. En efecto, tanto en la Junta General, cuanto en el Consejo de supervisión, como en el Comité financiero se requiere la colaboración de los tres a la hora de decidir y, hasta 1997 sus decisiones han servido para financiar proyectos de RTE con un montante total de 1.472,8 MECUS, de los cuales, en 1997, 55 fueron a las

47. España ha sido y es el principal Estado beneficiario puesto que viene recibiendo una cifra situada en torno al 55% de la totalidad de las inversiones, que en materia de las infraestructuras del transporte han ayudado a construir los tramos Norte y Oeste de la M-40 de Madrid, la infraestructura básica de la línea del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona y el aeropuerto de Mallorca; y también han recibido importantes capitales proyectos medioambientales, tales como los parques nacionales de Doñana, Ordesa, Caldera de Taburiente y las Tablas de Daimiel.

48. Vid., COMISIÓN EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, 1998, Cuadro 13, (Financiación comunitaria de las RTE en 1997), p. 154.

49. Vid., *supra. not.*

50. Vid. su publicación en D.O.C.E L 173 de 7 de julio de 1994.



RTE en materia de transporte, 3,7 a las RTE de la energía y 276 a las RTE de las telecomunicaciones<sup>51</sup>.

La denominada *Facilidad de Edimburgo* fue un mecanismo de financiación temporal creado, por el Consejo Europeo de Edimburgo<sup>52</sup> para los años 1993 y 1994. Su principal finalidad era conseguir relanzar la economía europea, para lo cual podían financiarse a su costa infraestructuras que mejoraran el acceso a las ciudades, las RTE en materia de transporte, las infraestructuras destinadas a la preservación y protección del medio ambiente, así como las infraestructuras que mejoraran las redes entre la Unión Europea y los PECOS<sup>53</sup>. Se trató básicamente de una línea de préstamo de 5.000 MECUS concedida por parte del BEI para 1993, que sería ampliada para el ejercicio de 1994 en 3.000 MECUS.

Dada la envergadura de los proyectos de RTE, la participación financiera de entidades privadas puede acelerar su realización, aportando recursos económicos suplementarios, mejorando su rentabilidad y consiguiendo una mayor aproximación de los proyectos a la viabilidad financiera. De ahí que se hayan creado *Asociaciones entre el sector público y el sector privado (APP)* como uno de los instrumentos esenciales para canalizar esfuerzos inversores hacia proyectos de RTE, sobre todo en la esfera de los transportes. En junio de 1997, el denominado Grupo de Alto Nivel sobre APP, formado por representantes de los Ministerios de Transporte y personalidades destacadas del sector privado<sup>54</sup> publicó unas recomendaciones sobre la forma en que las asociaciones entre el sector público y el privado podían ayudar a acelerar la ejecución de los proyectos de RTE en materia de transportes<sup>55</sup>. Esta posibilidad ha sido avalada por las instituciones europeas especialmente por el Consejo de Transportes y por la Comisión Europea, quienes se han

51. Vid., COMISIÓN EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, 1998, Cuadro 13, (Financiación comunitaria de las RTE en 1997), p. 154.

52. CONSEJO EUROPEO DE EDIMBURGO, *Conclusiones de la Presidencia*, (SN/456/92), Edimburgo, 11-12 de diciembre de 1992.

53. Gracias al programa PHARE, y a la participación del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y al Banco Mundial.

54. Fue creado, en septiembre de 1996, a iniciativa del Comisario KINNOCK y con el visto bueno del Consejo de Transportes.

55. Informe final del Grupo de Alto Nivel sobre la financiación de proyectos de la red transeuropea de transporte mediante asociaciones entre sectores público y privado (VII/321/97).



pronunciado en favor de apoyar la labor de estas APP, estableciendo una serie de propuestas e identificando varios proyectos para su financiación por esta vía<sup>56</sup>: Tren de Alta Velocidad-Sur en su tramo de Madrid-Barcelona, tramo holandés del PBCAL, el tunel de Brennero, el nuevo aeropuerto de Berlín, el tunel de Semmering y el enlace ferroviario Pireo-Atenas.

El NIC<sup>57</sup> tiene por objeto promover y estimular la actividad económica y sostener las políticas comunes por medio de acciones comunitarias que contribuyan a una política coordinada de promoción de la inversión en infraestructuras de interés comunitario, sobre todo en las esferas del transporte y de la energía, y de la lucha contra el paro. Pues bien, en el plano de los hechos permite que la Comisión contraiga empréstitos para financiar por medio de préstamos proyectos de inversión bien de forma aislada o bien en combinación con otros instrumentos de financiación comunitarios. Esta institución es la encargada de decidir qué proyectos consiguen una financiación por el NIC y, al objeto de garantizar un control permanente, tiene que transmitir al Parlamento y al Consejo un informe semestral sobre el ritmo de utilización de los empréstitos<sup>58</sup>.

56. Recomendaciones como, entre otras, la de clarificar la reglamentación y los procedimientos que rigen la licitación pública, la aplicación menos confusa y más certera de la normativa comunitaria de la competencia, el recurrir a préstamos estructuralmente subordinados y a préstamos para financiar la fase operativa inicial de los proyectos, el establecer nuevas modalidades de ayuda pública a los proyectos de APP. Vid. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, relativa a las asociaciones entre los sectores público y privado en los proyectos de la red transeuropea de transporte*, ((COM (97) 453 final), Bruselas, 10 de septiembre de 1997.

57. Vid. la decisión 83/200/CEE del Consejo, de 19 de abril de 1983, por la que se faculta a la Comisión para contraer empréstitos con arreglo al nuevo instrumento comunitario a fin de promover las inversiones en la Comunidad, publicada en el D.O.C.E L 112 de 28 de abril de 1983, junto con las decisiones posteriores de aplicación, tales como la del Consejo de 13 de junio de 1983 (D.O.C.E L 164 de 26 de junio de 1983) o la de 23 de julio de 1984 (D.O.C.E L 208 de 3 de agosto de 1984).

58. Vid: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Informe anual de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las actividades de empréstito y de préstamo de la Comunidad en 1995 e informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el ritmo de utilización del nuevo instrumento comunitario (NIC) (semestre del 1.7.1995 al 31 de diciembre de 1995)*, (COM (96) 384 final), Bruselas, 24 de julio de 1996. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Informe anual de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las actividades de empréstito y de préstamo de la Comunidad en 1996 e informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento*



El *Mecanismo financiero del Espacio Económico Europeo* (EEE) tiene asignados unos recursos de 2000 MECUS para los años 1994-1998<sup>59</sup>, de los cuales 1.500 puede devengarlos en forma bonificaciones de interés del 2% anual para préstamos del B.E.I y 500 en concepto de subvenciones. Apoya proyectos de desarrollo en Grecia, Irlanda del Norte, Portugal y algunas zonas de España (regiones objetivo 1). Da prioridad a aquellos proyectos que incidan en el medio ambiente, en el transporte y sus infraestructuras, y en la educación y en la formación. De su administración se responsabiliza el B.E.I., organismo que examina cada proyecto siguiendo criterios financieros, económicos y técnicos, así como su compatibilidad con las políticas y las normas comunitarias. La Comisión de acuerdo con el artículo 205 del Tratado es corresponsable de la gestión del Mecanismo así como de la ejecución del presupuesto. Desde el 1 de julio de 1996 al 30 de junio de 1997<sup>60</sup> se aprobaron solicitudes de subvención por un total de 161,05 MECUS, de los que 7 financiaron la mejora y la ampliación de las instalaciones del aeropuerto de Lanzarote<sup>61</sup>, solicitudes de bonificaciones de interés por un total de 488,5 MECUS, de los que 68 afectaron a un préstamo de 68 MECUS destinado a la ampliación de los aeropuertos de Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura<sup>62</sup>

*Europeo sobre el ritmo de utilización del nuevo instrumento comunitario (NIC) (semestre del 1.7.1996 al 31 de diciembre de 1996) (COM (97) 312 final), Bruselas, 19 de junio de 1997. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Informe anual de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las actividades de empréstito y de préstamo de la Comunidad en 1997 e informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el ritmo de utilización del nuevo instrumento comunitario (NIC) (semestre del 1.7.1997 al 31 de diciembre de 1997) (COM (97) 548 final), Bruselas, 29 de octubre de 1997.*

59. Vid. su fundamento jurídico en los artículos 115 y 116 del Acuerdo del EEE y en el protocolo 38 (D.O.C.E I. 1 de 3 de enero de 1994).

60. Datos que se recogen en un informe de la Comisión, al igual que ciertos pormenores de las próximas notas. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Tercer informe anual de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. El espacio económico europeo. Mecanismo financiero*, (COM (97) 567 final), de 27 de noviembre de 1997.

61. Esencialmente en una terminal de 40.500 m<sup>2</sup> y los accesos desde la ciudad. Vid. *supra. not.*

62. Y para el préstamo de la autopista "ESSI" de Grecia, entre otros. Vid., *supra. not.*



El programa relativo a la ayuda económica a los PECOS, más conocido bajo la denominación de *PHARE*<sup>63</sup>, pretende financiar proyectos que afecten, entre otros sectores prioritarios, al de las infraestructuras de energía, transportes y telecomunicaciones<sup>64</sup>. Para ello, coordina sus intervenciones con otras fuentes de financiación: el Banco Mundial, el B.E.I, el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD) y donantes bilaterales. El presupuesto PHARE ascendió en el año 1997 a 1.142,6 MECUS de los que el 70% se dedicó a las RTE<sup>65</sup>.

El programa de asistencia técnica a los Nuevos Estados Independientes y Mongolia, apelado *TACIS*<sup>66</sup>, que dispone de 2.224 MECUS para el periodo de 1996-1999 también puede financiar infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones en las repúblicas beneficiarias<sup>67</sup>. La Comisión Europea tiene la obligación de elaborar un informe anual en el que plasme el grado de avance de los proyectos, la ejecución del programa TACIS país por país, así como diversos aspectos operativos y administrativos<sup>68</sup>.

63. Vid. Reglamento (CE) nº 1628/94 de la Comisión, de 4 de julio de 1994, relativo a la ejecución de un programa de cooperación transfronteriza entre los países de Europa Central y Oriental y Estados miembros de la Comunidad en el marco del programa Phare (D.O.C.E L 171 de 6 de julio de 1994).

64. Herencia de las decisiones adoptadas en la cumbre de París, fue creado mediante el reglamento 3906/89, beneficiando entonces a solo dos países (Polonia y Hungría). Con el transcurso del tiempo, han podido acogerse además a este programa la República Checa, Eslovaquia, Bulgaria, Rumanía, Eslovenia, Lituania, Letonia, Estonia y Albania. En principio son las Administraciones de cada país beneficiario las que deciden los sectores prioritarios hacia los que van a ir a parar las ayudas, transmitiéndoselo a la Comisión Europea. Esta institución evalúa cada propuesta y establece con cada país un programa trienal que indicativamente recoge tanto las ayudas como los sectores a los que van a financiar. Las empresas que participan en la ejecución de proyectos han de concursar en las licitaciones para poder acceder a esta vía de financiación.

65. Vid., COMISIÓN EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea 1997*, Luxemburgo, OPOCE, 1998, nº 882, p. 303-304.

66. Vid., reglamento 1279/96 del Consejo de 25 de junio de 1996 relativo a la concesión de asistencia de los Nuevos Estados Independientes y Mongolia en su esfuerzo de reforma y recuperación económica en el D.O.C.E L 165 de 4 de julio de 1996.

67. Armenia, Azerbayán, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Kazajistán, Kirguistán, Moldavia, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania, Uzbekistán y Mongolia.

68. Uno de los últimos data de 22 de julio de 1996 (COM (96) 345 final).



El programa relativo a las mediadas de acompañamiento financieras y técnicas de las reformas de las estructuras económicas y sociales en el marco de la colaboración euromediterránea, *MEDA*<sup>69</sup>, dispone para el periodo 1995-1999 de 3.424 MECUS para apoyar iniciativas de interés común que se concreten en proyectos que queden dentro de los objetivos que persigue la colaboración euromediterránea<sup>70</sup>. Y entre ellos tiene cabida el desarrollo y el establecimiento de infraestructuras y RTE necesarias para el comercio regional incluido el ámbito de los transportes, las comunicaciones y la energía<sup>71</sup>. Las modalidades de financiación adquieren formas de ayudas no reembolsables o de capitales riesgo. También aquí desde un ángulo institucional la Comisión juega un destacado papel no sólo en lo que respecta a las decisiones de financiación que generalmente se basan en programas indicativos, sino también en todo lo concerniente a la supervisión y al control.

Otras vías de cooperación financiera que utiliza la Comunidad Europea van desde los clásicos *préstamos CECA*<sup>72</sup>, hasta programas más recientes como el *SYNERGY*<sup>73</sup> o el *ALURE*<sup>74</sup>. Con todo ello puede sostenerse que

69. Reglamento (CE) nº 1488/96 del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativo a las medidas de acompañamiento financieras y técnicas (MEDA) de las reformas de las estructuras económicas y sociales en el marco de la colaboración euromediterránea publicado en el D.O.C.E. L 189 de 30 de julio de 1996. Y la decisión 96/706 del Consejo de 6 de diciembre de 1996 relativa a la aprobación de las directrices para los programas indicativos relativos a las medidas financieras y técnicas de acompañamiento de las reformas de las estructuras económicas y sociales en el marco de la colaboración euromediterránea en el D.O.C.E L 325 de 14 de diciembre de 1996.

70. Fortalecimiento de la estabilidad política y de la democracia, creación de una zona de libre comercio euromediterránea y desarrollo de la cooperación económica y social y consideración de la dimensión humana y cultural.

71. Pueden beneficiarse las administraciones estatales, regionales y/o locales de los siguientes países: Argelia, Chipre, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Malta, Marruecos, Siria, Tunes, Turquía y los Territorios Ocupados de Cisjordania y Gaza.

72. La Comisión Europea está facultada para conceder préstamos sobre los recursos CECA. Así sucedió con el AVE de Madrid a Sevilla, el Eurotúnel o algunas líneas del TGV de Francia.

73. Este programa pretende promover el intercambio de tecnología en el campo de la energía con terceros Estados, en particular con aquellos con los que la Comunidad mantiene especiales relaciones por razones políticas, por la seguridad de sus abastecimientos y por interés económico. (Vid. el reglamento (CE) nº 701/97 del Consejo, de 14 de abril de 1997, por el que se aprueba un programa



prácticamente la totalidad de los proyectos de interés común de las RTE que están ejecutándose o programándose reciben cierta cobertura financiera desde la Comunidad. El estudio de los mismos es el objeto de las próximas líneas.

#### IV. LOS PROYECTOS DE RTE SEGÚN LOS SECTORES

De acuerdo con el artículo 129 B, los campos o sectores en los que tienen aplicación las RTE son los transportes, la energía y las telecomunicaciones. Lo que sucede es que en cada uno de ellos existen subsectores o campos que son objeto de una regulación específica. Así dentro del primero, aparte de la normativa que incide en cada uno de los diversos modos de transporte (por carretera, por ferrocarril, por vías navegables o por transporte combinado) existe interés inequívoco sobre los puertos de navegación interior, los puertos marítimos, los aeropuertos, o la telemática aplicada al transporte. Dentro de las diversas redes de los segundos hoy se está insistiendo en la electricidad y en el gas natural, lo que no es obstáculo para que se vaya ampliando a otros, como por ejemplo, el petróleo. Por último, las RTE en materia de telecomunicaciones ofrecen la particularidad de que diferencian subsectores dentro de tres niveles: el de las aplicaciones, el de los servicios genéricos, y el de las redes básicas.

destinado a fomentar la cooperación internacional en el sector de la energía-program SYNERGY publicado en el D.O.C.E. L 104 de 22 de abril de 1997).

74. Este programa, regulado mediante el reglamento 443/92/CEE de 25 de febrero de 1992 (D.O.C.E L 52 de 27 de febrero de 1992), establece la posibilidad de que la Comunidad Europea aporte ayuda financiera y técnica y coopere económicamente con los países en vías de desarrollo de América Latina (no firmantes de la convención de Lomé) y Asia sobre todo en el ámbito energético.



## 1. *De las RTE de los transportes*

En pocos años Europa va a contar con una red de carreteras prácticamente nuevas<sup>75</sup>, una red ferroviaria de alta velocidad<sup>76</sup>, una red de vías navegables y puertos de navegación interior, con puertos y aeropuertos<sup>77</sup> más eficientes y que comuniquen mejor sus territorios, con corredores y terminales de transporte combinado, y con sistemas de comunicación y de control mucho más eficientes y avanzados. Así se desprende del análisis concreto de cada una de las redes que se desarrollan en cada modo de transporte<sup>78</sup>.

### a) *La red de carreteras*

En esta red van a integrarse autopistas y carreteras de alta calidad que desempeñen un papel importante en el tráfico a larga distancia, permitan la circunvagación de los principales nudos urbanos, garanticen la interconexión con otros modos de transporte, permitan unir las regiones enclavadas y periféricas con las regiones centrales de la Comunidad y primen las conexiones con terceros Estados. Con esto se va a garantizar a los usuarios elevados niveles de servicio, comodidad y seguridad, exigiéndose una cooperación activa entre los sistemas de gestión de la circulación a nivel europeo, nacional y regional<sup>79</sup>.

75. Unos 15.000 kms. aproximadamente que van a completar una red de 58.000 kms.

76. Unos 70.000 kms.

77. Cerca de 275 aeropuertos de interés común.

78. Su desarrollo normativo inicial vino dado de la mano de tres decisiones del Consejo (las decisiones 93/628/CEE, 93/629/CEE, 93/630/CEE del Consejo de 29 de octubre de 1993 relativas a la creación de una red transeuropea de transportes combinados, de una red transeuropea de carreteras y al desarrollo de una red transeuropea de vías navegables (D.O.C.E. L 305 de 10 de diciembre de 1993)), que, aplicables hasta el 30 de junio de 1995, diseñaban una serie de planes o de proyectos de interés comunitario de carácter indicativo y evolutivo con vistas a una posible contribución financiera comunitaria y que incidían en la creación de tres tipos de RTE: de transporte combinado, de carreteras y de vías navegables.

79. Vid., el artículo 9 de la decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (D.O.C.E L 228 de 9 de septiembre de 1996).



Dada la prioridad que en los proyectos aprobados por el Consejo Europeo de Essen se dio a los modos de transporte diversos de las carreteras, menos de un 10% de lo presupuestado fue asignado a la financiación de tres proyectos de red transeuropea de transporte por carretera: la autopista PATHE y Vía Egnatia en Grecia<sup>80</sup>, la autopista Lisboa-Valladolid<sup>81</sup> y el enlace por carretera de Irlanda, Reino Unido y Benelux<sup>82</sup>. También podrán financiarse como proyectos de interés común cualquier proyecto de infraestructura relativo a enlaces de redes de carreteras en los que se contemple el desarrollo de la red<sup>83</sup> o el desarrollo de los esquemas de gestión del tráfico e información de los usuarios<sup>84</sup>.

80. Con una inversión cifrada en torno a 6.360 MECUS afectará a las autopistas PATHE y a la Vía Egnatia. Las primeras son un conjunto de vías a lo largo del eje Norte-Sur, que unirá Rión-Antirion, Patras-Atenas-Salónica-Promahon (frontera búlgara) y consistirá en unos 860 kms de autopista a construir sobre tramos de la actual carretera. Las estimaciones se han hecho pensando que los trabajos finalizarán antes del año 2.002, necesitando 3.880 MECUS. La Vía Egnatia conforma el eje Este-Oeste en el que quedarán unidas Igumenitsa-Salónica-Alexandrópolis-Ormenio (frontera Búlgara)-Kepi (frontera turca). Con unos 780 kms. de autovía de nueva construcción tendrá dos carriles y circunvagaciones en las principales ciudades. Su finalización se prevé para el 2.002, tras haberse invertido unos 2.480 MECUS.

81. Presupuestada en unos 1.070 MECUS, presenta dos tramos tomándose como referencia la frontera que los une, el portugués y el español. El primero unirá Lisboa con Torres Novas y Vilar Formoso a lo largo de 363 kms de autopista que deberá estar terminada en 1.999 y con una inversión de 530 MECUS. El segundo tramo unirá Fuentes de Oñoro con Salamanca, con Tordesillas y con Valladolid. Su extensión es de unos 222 kms que, con un coste de 540 MECUS, no se prevé terminar antes del año 2.004.

82. Con una inversión cercana a los 3.000 MECUS y con una longitud próxima a los 1.500 kms, va a unir Inglaterra, Irlanda, Gales, Irlanda del Norte, Escocia, etc.

83. Particularmente el ensanche de autopistas o acondicionamiento de carreteras de alta calidad, la realización o acondicionamiento de las circunvagaciones urbanas o aglomeraciones urbanas, el incremento de la interoperabilidad de las redes nacionales.

84. Especialmente la creación de infraestructuras telemáticas de recogida de datos sobre el tráfico, el desarrollo de los centros de información sobre el tráfico y los centros de control del tráfico, incluido el intercambio de datos entre centros de información sobre el tráfico de distintos países, la creación de servicios de información de carreteras, en particular el RDS-TMC, y la interoperabilidad técnica de las infraestructuras telemáticas.

## b) La red ferroviaria

Van a integrar esta red la red ferroviaria de alta velocidad y la red ferroviaria convencional. De la primera van a formar parte las líneas equipadas para velocidades de 250 km/h o nuevas líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad situada en torno a los 200 km/h; la líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico con especiales limitaciones de carácter topográfico, de relieve o medio ambiente urbano. Las líneas de transporte ferroviario convencional van a formar parte de la red ferroviaria convencional.

Dentro de los 14 proyectos Essen, esta red ha sido, sin lugar a dudas, la más privilegiada, tanto desde el punto de vista de las previsiones financieras cifradas en torno al 90% de las totales, cuanto desde el plano de los proyectos: tren de alta velocidad PBCAL<sup>85</sup>, tren de alta velocidad del Sur<sup>86</sup>, tren de alta velocidad del Este<sup>87</sup>, línea de ferrocarril convencional de las Islas Británicas<sup>88</sup>,

85. Este tren de alta velocidad, con una financiación estimada en unos 13.000 MECUS, comunicará las ciudades de París, Bruselas, Colonia, Amsterdam y Londres. Los 312 kms entre las dos primeras ciudades ya fueron terminados a finales de 1997, para el 2.002 deberá unirse Bruselas con Londres, el tramo alemán para el 2.004, y el holandés para el 2.003. Este último de unos 130 kms desde la frontera belga necesitará de unos 2.740 MECUS como inversión. El alemán supone 216 kms de vía entre Colonia y Frankfurt, requiriendo de unos 3.950 MECUS. El británico supone 108 kms de nueva vía entre Londres y el tunel de la Mancha, para lo cual deberá aportarse 5.239 MECUS.

86. Con dos ramales acerca Madrid a los trenes de alta velocidad franceses y constituye la mayor inversión de redes transeuropeas de transporte en España: unos 12.390 MECUS. El ramal atlántico (Madrid-Vitoria-Dax) cuenta con unos 700 kms en la parte española que va a aprovechar el actual tendido entre Valladolid y Vitoria mejorándolo. Con una inversión de unos 5.500 MECUS deberá terminarse antes de que finalice el año 2.007. La línea mediterránea (Madrid-Barcelona-Perpiñan-Montpellier) se extenderá a lo largo de 750 kms de vía nueva de ancho europeo. El proyecto en su tramo Barcelona-Perpiñan podría estar acabado en el 2.002. Se necesitarán 8.430 MECUS de los que 6.300 se invertirán en la parte española.

87. Prevista una inversión inicial de 4.406 MECUS, este tren de alta velocidad unirá París, Metz, Estrasburgo, Appenweier, Karlsruhe, con ramales a Metz-Saarbrücken-Mannheim y Metz-Luxemburgo. La parte francesa consiste en la construcción de unos 472 kms de línea nueva que funcionará en el 2001, tras haber invertido 4.100 MECUS. La parte alemana con dos ramales (uno: frontera francesa-Saarbrücken-Ludwingshafen/Mannheim), (dos: Estrasburgo-Kehl Appenweier) respectivamente con 128 y 17 kms, deberán utilizarse ya en el 2.001, habiendo gastado unos 360 MECUS.



línea férrea principal de la costa occidental del Reino Unido<sup>89</sup>. También pueden considerarse como proyectos de interés común aquellos que se refieran a la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos o a la interconexión con las redes de los demás modos de transporte.

*c) La red de vías navegables y puertos de navegación interior*

La red transeuropea de vías navegables va a corresponder, en gran medida, a las cuencas fluviales ya existentes y va a determinar un cierto número de ejes principales de flujo de transporte basados en los ríos y canales, así como en los distintos empalmes y ramificaciones que sirvan para conectarlos, incluyéndose también los puertos de navegación interior. Particularmente va a permitir la interconexión entre las regiones industriales y las aglomeraciones urbanas importantes así como su enlace con los puertos.

Aunque no hayan sido incluidos proyectos Essen referidos a este tipo de red, aparte de determinados enlaces, pueden considerarse como proyectos de interés común aquellos proyectos de infraestructuras sobre puertos de navegación interior que cumplan criterios tales como la interconexión con otras vías transeuropeas o la existencia de instalaciones de transbordo (centros de transbordo, terminal de contenedores, transbordo rodado) y también que consistan en un acceso fluvial del puerto, en una infraestructura portuaria dentro de la zona portuaria, en otras infraestructuras de transporte dentro de la zona portuaria o en otras infraestructuras de transporte que unan el puerto a los distintos componentes de la red transeuropea de transporte.

*d) La red de puertos marítimos*

Los puertos marítimos han de permitir el desarrollo marítimo y van a constituir los puntos de acceso marítimo a las islas y los puntos de interconexión entre éste y los demás modos de transporte. Han de ofrecer equipos y servicios a los operadores de transporte y sus infraestructuras van a propor-

88. Unirá Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer tras haber mejorado la actual vía sobre todo su material rodante, para conseguir los 200 kms/h. Deberá estar terminado antes del 2.000.

89. Se pretende reelectrificar, modernizar los sistemas de señalización y mejorar la vía de unos 850 kms de longitud. Para ello se estima necesario invertir en torno a 700 MECUS.

cionar una serie de servicios de transporte de pasajeros y de mercancías, incluidos servicios de transbordadores y de navegación de corta y de larga distancias, incluida la navegación costera, tanto dentro de la Comunidad como entre ésta y terceros países.

Tampoco existen proyectos Essen que afecten a esta red. Pero cabe la posibilidad de presentar proyectos de interés común que tengan en cuenta los accesos marítimos o fluviales de los puertos, la infraestructura portuaria dentro de la zona portuaria, o la infraestructura de transportes terrestres que unan el puerto con los distintos componentes de la red transeuropea de transportes. Para ello han de cumplir ciertas condiciones como la de contribuir a integrar el tráfico en una red transeuropea de transportes o en una cadena de transportes multimodal o fomentar la utilización de modos de transporte no contaminante. Por último se exige también que este tipo de proyectos cumpla algunos objetivos tales como el de facilitar los intercambios *intra* y *extra* comunitarios, el de mejorar el acceso y reforzar la cohesión socio-económica de la Comunidad prestando especial atención a las regiones insulares y periféricas, etc.

e) *Los aeropuertos*

Forman parte de la red transeuropea de aeropuertos aquellos que, situados en el territorio de la Comunidad, estén abiertos al tráfico aéreo comercial y que cumplan determinadas condiciones<sup>90</sup>. En efecto, han de permitir que se lleven a cabo enlaces aéreos y la interconexión del transporte aéreo con los demás modos de transporte. Básicamente se consideran tres niveles, el internacional, el comunitario y el regional. El primero corresponde a los aeropuertos que permiten enlazar la Comunidad con el resto del mundo<sup>91</sup>. Los

90. Se trata de las condiciones que se determinan en el Anexo II de la normativa sobre las orientaciones mencionada más arriba. Por otro lado, la denominación de los aeropuertos va a variar dependiendo del nivel y del tipo de tráfico que reciban y según las funciones que desempeñen en la red.

91. Concretamente el volumen anual de movimiento de pasajeros sea superior o igual a 5 millones menos el 10 % o el volumen anual de movimiento de aviones comerciales sea superior o igual a 100.000 o el volumen anual de flete sea superior o igual a 150.000 toneladas o el volumen anual del movimiento de pasajeros extracomunitarios sea igual o superior a 1 millón o cualquier aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente internacional existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.



segundos van a conectar diversas zonas de la Comunidad Europea<sup>92</sup>. Los terceros van a ayudar a romper con el aislamiento de las regiones periféricas o aisladas<sup>93</sup>.

Tan solo un proyecto Essen se ocupa de los aeropuertos, concretamente del aeropuerto de Malpensa (Milán)<sup>94</sup>. Sin embargo, se han dejado vías expeditas para que puedan presentarse nuevos proyectos de interés común a la obtención de financiación comunitaria, siempre y cuando se cumplan ciertos parámetros que *grosso modo* pueden resumirse como sigue: aprovechamiento óptimo de la capacidad aeroportuaria existente, desarrollo de nuevas capacidades aeroportuarias, mejora de la protección contra los ruidos y las contaminaciones, mejora de los accesos al aeropuerto.

#### f) *La red del transporte combinado*

La red transeuropea básica de transporte combinado va a estar compuesta por vías férreas y vías navegables que sean adecuadas para el transporte combinado y la vía marítima que, junto con eventuales trayectos por carretera iniciales o terminales, permitan el transporte de mercancías a larga distancia;

92. Van a tener un volumen anual de movimiento de pasajeros entre 1 millón menos el 10 % y 4.499.999 o el volumen anual de flete esté comprendido entre 50.000 y 149.999 toneladas o el volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 300.000 y 899.999 y se sitúe fuera del continente europeo a más de 500 kms del componente internacional más próximo o cualquier aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente internacional existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.

93. Los componentes regionales van a tener un volumen anual de movimiento de pasajeros entre 500.000 y 899.999 con menos del 30 % de tráfico no nacional o un volumen anual de flete comprendido entre 10.000 y 49.999 toneladas o que esté situado en una isla de un Estado miembro o situada en una región enclavada en la Comunidad que ofrezca servicios comerciales con aviones cuya masa máxima al despegar sea superior a 10 toneladas. Se considera que un aeropuerto está situado en una región enclavada cuando se encuentre a una distancia superior a los 100 kms en línea recta del componente internacional o comunitario más próximo. Excepcionalmente, esta distancia puede reducirse a 75 kms. cuando existan verdaderas dificultades de acceso dado el relieve o el estado de las infraestructuras del transporte terrestre.

94. Con una cantidad de 1.047 MECUS se pretende doblar la capacidad de las pistas y construir una terminal completamente nueva con una capacidad de 18 millones de pasajeros por año. También va a construirse una nueva pista de estacionamiento, una terminal de carga y varios edificios e instalaciones técnicas. La finalización de las obras es para el año 2.000.



las instalaciones que permitan el transbordo entre vías férreas, vías navegables, vías marítimas y carreteras, e, incluso, aunque de modo provisional, el material rodante adecuado cuando así lo requieran las infraestructuras no adaptadas.

También este modo de transporte fue promocionado en la cumbre de Essen con una serie de proyectos: el tren de alta velocidad/transporte combinado Norte-Sur<sup>95</sup>, el ferrocarril convencional/transporte combinado línea Betuwe<sup>96</sup>, el tren de alta velocidad/transporte combinado Francia-Italia<sup>97</sup>, el enlace fijo por ferrocarril y carretera entre Dinamarca y Suecia (con el enlace de Oresund y accesos por carretera, ferrocarril y avión)<sup>98</sup>.

De cara al futuro pueden considerarse como proyectos de interés común aquellos que consistan en la realización o acondicionamiento de infraestructuras ferroviarias o de vías navegables que hagan técnicamente posible y económicamente rentable el transporte de unidades de carga intermodales, la realización o acondicionamiento de centros de transbordo entre modos terrestres, incluida la instalación de equipos de transbordo, fijos o móviles, el acondicionamiento de las zonas portuarias a fin de desarrollar o de mejorar el transbordo de los contenedores entre la vía marítima y el ferrocarril, la vía navegable o la carretera, el material de transporte ferroviario especialmente adaptado al transporte combinado cuando las características de la infraes-

95. Con una inversión total cercana a los 20.000 MECUS, gira en torno a dos ejes. Uno: Nuremberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlín. Dos: Eje del Brennero y tramo Munich-Verona. El primero con 552 kms de vía férrea requiere una inversión de cerca de 8.500 MECUS para mejorar el 60% y hacer el 40% como vía nueva. El segundo necesitará 12.400 MECUS para 409 kms de vía de alta velocidad que pasará varios túneles.

96. Esta línea que necesitará unos 3.291 MECUS de inversión total va a conectar los principales centros industriales y de consumo de Europa con el puerto de Rotterdam mediante una línea ferroviaria convencional de 160 kms/h. De ella el 75 % será de nueva creación y el resto de mejoras de la actual vía. Se prevé que podrá utilizarse para el 2.001.

97. Con dos ramales, Lión-Turín y Turín-Milán-Venecia-Trieste necesita unos 14.000 MECUS. El primero lo constituirán 250 kms de vía nueva, de los que 54 conformarán un tunel bajo los Alpes. La comunicación entre Lión y Montmélian estará lista para el 2.002, en tanto que entre Montmélian y Turín se acabará en torno al 2.010. El segundo tramo podría estar funcionando para el 2.000 en la parte Turín-Milán.

98. Este enlace fijo incluirá una autopista de cuatro carriles y una línea de ferrocarril doble y consistirá en un tunel submarino de 4 kms desde la costa danesa, una isla artificial de 4 kms y un puente de 7.5 kms. hasta la costa sueca. Copenhague y Malmö se unirán mediante una autopista de cuatro carriles y una vía doble de ferrocarril. Está prevista su terminación para el año 2.000 y va a costar unos 3.366 MECUS.



estructura lo exijan, en particular desde el punto de vista del coste de un posible acondicionamiento de esa infraestructura en cuestión y que los operadores interesados puedan beneficiarse del mismo de una manera no discriminatoria.

g) *La telemática aplicada al transporte*

Los adelantos técnicos de la informática junto con las telecomunicaciones permiten aplicar nuevos inventos telemáticos al transporte para conseguir una mejora importante en su gestión y en su información. En este sentido se está impulsando desde la Comunidad Europea los sistemas para gestionar el tráfico por carretera<sup>99</sup>, los sistemas para gestionar el tráfico ferroviario<sup>100</sup>, los sistemas para gestionar el tráfico marítimo<sup>101</sup>, los sistemas para gestionar el tráfico aéreo<sup>102</sup> o redes de localización y de navegación<sup>103</sup>.

99. Con ellos se quiere conseguir que los vehículos que estén equipados con un ordenador adecuado puedan recibir información puntual proveniente de los diversos centros de información de tráfico para poder encontrar el itinerario más rápido, menos congestionado o menos contaminado.

100. Se pretende conseguir un sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario que sustituya progresivamente a los diversos sistemas nacionales. Para lo cual han de instalarse los aparatos telemáticos apropiados en las locomotoras para alcanzar mayores cuotas de fiabilidad y de seguridad.

101. En la red de gestión y de información del tráfico marítimo van a incluirse los sistemas de gestión del tráfico marítimo costero y portuario, los sistemas de localización de buques, los sistemas de comunicación de la situación de los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes, los sistemas de comunicación relacionados con el socorro y la seguridad en el mar para conseguir un alto nivel de seguridad y de eficacia y una mayor preservación del medio ambiente marino.

102. La red transeuropea de gestión del tráfico aéreo va a incluir el espacio aéreo reservado a la navegación aérea en general, las rutas aéreas, las ayudas a la navegación aérea, los sistemas de planificación y gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo necesarios para la seguridad y la eficacia del tráfico en el espacio aéreo europeo.

103. La red transeuropea de sistemas de localización y de navegación comprende los sistemas de localización y de navegación por satélite y los sistemas definidos en el marco del futuro plan europeo de radionavegación. Dichos sistemas han de ofrecer un servicio de localización y de navegación que podrá ser utilizado por todos los modos de transporte de manera fiable y eficaz.



## 2. *De las RTE de la energía*

La dependencia energética de terceros Estados, sus compromisos internacionales en la preservación del medio ambiente y el tratar de conseguir mayores cuotas de eficacia mediante la liberalización de la inversión y del comercio en el sector de la energía han hecho que la Comunidad abogue en favor de un mercado de la energía en el que se aseguren los suministros, se proteja el medio ambiente y se utilicen mejor las capacidades existentes. En efecto, si ya desde los años cincuenta hay un mercado común del carbón y del acero, así como un mercado de la energía atómica de conformidad con los Tratados constitutivos de la CECA y de la EURATOM, ahora lo que se pretende es completar el mercado de la energía profundizando en dos sectores limpios, la electricidad y el gas natural, y dejando las puertas abiertas a la incorporación de otros, tal y como se observa, por ejemplo, con el petróleo. En todos ellos, la interconexión de la pluralidad de redes va a facilitar un mercado en el que las zonas más necesitadas podrán recibir el apoyo necesario de las excedentarias.

### a) *La red de electricidad*

Integra las líneas de alta tensión<sup>104</sup> y todo equipo o instalación indispensable para el buen funcionamiento del sistema particularmente considerado, incluidos los sistemas de protección, control y regulación. Su propósito esencial radica en contribuir a hacer mucho más eficiente la generación de energía eléctrica y a precios más competitivos.

Los proyectos de interés común son muy numerosos si se compara con otras RTE. Así dentro de la conexión de las redes de electricidad aisladas con las redes interconectadas europeas hay proyectos que afectan al Reino Unido<sup>105</sup>, a Grecia-Italia<sup>106</sup>. Con respecto al desarrollo de las interconexiones con los Estados miembros destacan proyectos que afectan a

104. Excepto las redes de distribución y los enlaces submarinos, siempre que estas infraestructuras lleven a cabo un transporte interregional o internacional.

105. Uno, conexión por cable submarino de Irlanda del Norte con Escocia (Enlace Island Magee-Coylton). Dos, conexión por cable submarino de la Isla de Man. Tres, conexión Island Magee-Coylton.

106. Conexión por cable submarino de la red griega a la red italiana, a través del Noroeste de Grecia y el Sureste de Italia (Enlace Ipiros-Puglia).



Alemania-Dinamarca<sup>107</sup>, a Alemania-Francia<sup>108</sup>, a Francia-Bélgica<sup>109</sup>, a Francia-Italia<sup>110</sup>, a Francia-España<sup>111</sup>, a Bélgica-Luxemburgo<sup>112</sup>, a España-Portugal<sup>113</sup>, a Finlandia-Suecia<sup>114</sup>, a Austria-Italia<sup>115</sup>, a Austria-Alemania<sup>116</sup>, a Holanda-Reino Unido<sup>117</sup> y a Irlanda-Reino Unido (Irlanda del Norte)<sup>118</sup>. En cuanto a proyectos que desarrollan las conexiones interiores necesarias para la explotación de las interconexiones entre los Estados miembros afectan a Dinamarca<sup>119</sup>, Holanda<sup>120</sup>, Francia<sup>121</sup>, Italia<sup>122</sup>, España<sup>123</sup>, Portugal<sup>124</sup>, Grecia<sup>125</sup>, Irlanda<sup>126</sup>, Suecia<sup>127</sup>, Alemania<sup>128</sup>.

107. Enlace por cable submarino entre la red alemana (UCPTE) y red oriental de Dinamarca (Nordel) (Enlace Bjaeverskov-Bentwisch).

108. Refuerzo de las conexiones entre ambos países (Línea Vigy (F)-Marlenheim (F))-Uchtelfangen (D)).

109. Conclusión del enlace entre las redes de los dos países a través del Noreste de Francia y del Sur de Bélgica (Línea Moulaine-Aubange).

110. Enlace entre las redes de los dos países a través del Sureste de Francia y el noroeste de Italia (Línea Grand île-Piosasco).

111. Enlace entre las redes de los dos países a través del Suroeste de Francia y del Norte de España (Línea Cazaril-Aragón o ruta/trazado alternativo, incluida la conexión con la línea Sallente-Sentmenat).

112. Enlace de las redes entre los dos países (Línea Aubange-Bertrange).

113. Refuerzo y conclusión de los enlaces entre los dos pilares a través de las regiones del Norte de Portugal y el Noroeste de España (Línea Mesón-Lindoso). (Línea Aldeadávila-Douro International). Nueva conexión entre ambos países a través del Sur de Portugal y el Sur-Oeste de España (Línea Balboa-Sines).

114. Refuerzo de las interconexiones terrestres al norte del Golfo de Botnia. (Línea Petasjaskoski-Letsi y línea Pikkarala (FIN)-Keminmaa (FIN)-Svartbyn (S)).

115. Refuerzo de los enlaces entre el Norte de Italia y la red austriaca (Línea Lienz-Cordignano).

116. Refuerzo de las conexiones entre ambos países (Línea St. Peter-Isar).

117. Conexión por cable submarino entre el sureste de Inglaterra y el centro de los Países Bajos (Enlace entre el área de Rotterdam y el sureste de Inglaterra).

118. Refuerzo de las conexiones entre Irlanda e Irlanda del Norte.

119. Enlaces por cable submarino entre la red occidental (UCPTE) y oriental (Nordel) del país (Enlace Funen-Zealand).

120. Refuerzo de los enlaces entre la zona Noreste del país (Línea Zwolle-Meeden-Eemshaven).

121. Refuerzo de los enlaces en la zona Noreste del país (Línea Sierrentz-Mulbach).

122. Refuerzo y desarrollo de los enlaces sobre los ejes Este-Oeste del Norte del país, así como el eje Norte-Sur (línea Vado Ligure-Morigallo, línea Caorso-San Damaso, línea Rondissone-Casteinuovo/Scrivia, línea Turbigo-Rho, línea



Los futuros proyectos de inversión en este tipo de RTE van a insistir en la producción y en el transporte. Con respecto a la primera van a apoyarse en la construcción de centrales térmicas con potencia igual o superior a 200 MW y los aprovechamientos hidráulicos con una potencia no inferior a 50 MW. Dentro del capítulo del transporte se va a promocionar las líneas de transmisión aérea cuando estén proyectadas para una tensión no inferior a 345 KV, los cables subterráneos y submarinos de transmisión, proyectados para una tensión de 100 KV o más, que constituyan enlaces esenciales en redes de interconexión nacionales o internacionales, así como proyectos de interés común identificados en las orientaciones generales<sup>129</sup>.

Turbigo-Baggio, línea Gorlago-San Fiorano, subestación de San Fiorano, línea Turbigo-Piedilago, estación de bombeo de Piedilago. Conexiones en el eje Norte-Sur: línea Tavarnuzze-Poggio a Caiano-Calenzano, línea Pietrafitta-Santa Barbara, línea Santa Barbara-Tavarnuzze, subestación de Tavarnuzze, línea Matera-Santa Sofia, línea Galatina-Taranto Norte, línea Pian della Speranza/Roma Norte-Montalto/Suvereto). Refuerzo y desarrollo de conexiones en el eje Este-Oeste del Noroeste del país y en el eje Norte-Sur del centro del país (línea Chivasso-Magenta y línea Coluaga-Calenzano. Conexiones en el eje Norte-Sur: línea Pietrafitta-Villavalle).

123. Refuerzo y desarrollo de los enlaces en las regiones del Norte del país, así como en las regiones que bordean el eje mediterráneo (línea Soto-Penagos-Gueñes-Itxaso, línea Aguayo-"Penagos-Barcina". Conexiones en el eje mediterráneo: línea Almería-Rocamora, línea Pinar-Tajo, línea Caparacena-"Tajo-Almería", línea Sentmenat-Bescanó, línea Bescanó-"Vic-Baixas"). Refuerzo y desarrollo de conexiones en el Noroeste y Oeste del país, en particular para conectar a la red las instalaciones de producción de electricidad generada por energía eólica (Conexiones en el Nordeste: En Alava, Aragón y Navarra. Conexiones en el oeste: En Galicia).

124. Refuerzo de los enlaces necesarios a las interconexiones con España al Norte y Centro del país (Línea Pego-Rio Major II, Línea Recarei-Douro International).

125. Refuerzo de los enlaces con el eje Este-Oeste en el Norte del país (Línea Arachthos-Ptolemais).

126. Refuerzo y desarrollo de conexiones en el Noroeste del país (Conexiones en el condado de Donegal).

127. Refuerzo y desarrollo de conexiones interiores (Conexiones en el Norte de Suecia. Conexiones en Suecia central. Conexiones en el Sur de Suecia).

128. Desarrollo de conexiones interiores en el Norte del país (Línea Lübeck/Siems-Gorries-Güstrow. Línea Lübeck/Siems-Krömmel).

129. Vid., el reglamento (CE) nº 736/96 del Consejo, de 22 de abril de 1996, relativo a la comunicación de la Comisión de los proyectos de inversión de interés comunitario en los sectores del petróleo, del gas natural y de la electricidad. (D.O.C.E. L 102 de 25 de abril de 1996).



b) *La red de gas natural*

Forman parte de las RTE de gas natural los gaseoductos de alta presión<sup>130</sup>, los sistemas de almacenamiento subterráneo conectados a los mencionados gaseoductos de alta presión, los terminales de recepción, de almacenamiento, de regasificación del gas natural licuado (GLN) y los buques de transporte de metano, y todo equipo o instalación indispensable para el buen funcionamiento del sistema considerado.

También en esta red hay abundantes proyectos de interés común. Un grupo introduce el gas natural a nuevas regiones afectando a España<sup>131</sup>, a Portugal<sup>132</sup> y a Grecia<sup>133</sup>. Otro conecta redes de gas aisladas a redes europeas interconectadas recayendo en Irlanda-Reino Unido<sup>134</sup>, en el Reino Unido-Continente<sup>135</sup>, Luxemburgo-Alemania<sup>136</sup>, Francia-España<sup>137</sup>, Portugal-

130. Exceptuándose los de las redes de distribución que abastecen a las regiones de la Comunidad a partir de fuentes internas o externas.

131. Creación de redes de gas en las regiones de Galicia (Red gallega), Extremadura (Red extremeña), Andalucía (Red andaluza), Valencia-Sur, Murcia (Gaseoducto Valencia-Murcia-Cartagena). GNL en Huelva (extensión del terminal existente). GNL en Cartagena (extensión del terminal existente)), incluido el terminal de gas natural licuado (GNL) en Galicia (GNL en Galicia (nuevo terminal)).

132. Creación a lo largo de la fachada atlántica de una red de gas (Gaseoducto Setúbal-Braga). Construcción de un terminal de GNL en la costa atlántica.

133. Creación de una red de gas a lo largo de la fachada egea, incluido un terminal GNL en el Atica e instalaciones de almacenamiento (Red principal: gaseoducto frontera Grecia/Bulgaria-Atenas.GNL en Revithoussa (nuevo terminal). Ramales de alta presión: ramales de alta presión en las áreas de Salónica, Volos y Atica, ramal de alta presión hasta Tracia, ramal de alta presión hasta Corinto, ramal de alta presión hasta el noroeste de Grecia. Instalación (subterránea de almacenamiento. Terminal de GNL y red en la isla de Creta).

134. Circuito de conexión entre las redes de gas de Irlanda y el Reino Unido (Irlanda del Norte) (Gaseoducto Dublín-Belfast).

135. Conexión submarina entre las redes de gas del Reino Unido y la red continental a través de Bélgica (Gaseoducto Bacton-Zeebrugge. Refuerzo en Bélgica de la red de transporte hacia Francia, Alemania, Holanda).

136. Realización de una conexión para el suministro de Luxemburgo a partir de las redes alemanas.

137. Refuerzo de la capacidad de transporte entre ambos países (Estación de compresión en Calahorra (E), en el gaseoducto existente. Gaseoducto Perpiñan-Barcelona).



España<sup>138</sup>, Francia<sup>139</sup>, Austria-Alemania<sup>140</sup>, Austria-Hungría<sup>141</sup>, Austria-Eslovaquia<sup>142</sup>, Austria<sup>143</sup>, y Grecia-Albania<sup>144</sup>. Otro pretende aumentar las capacidades de recepción (GNL) y de almacenamiento necesarios para satisfacer la demanda, así como la diversificación de las fuentes y vías de suministro de gas natural incidiendo en Irlanda<sup>145</sup>, Francia<sup>146</sup>, Italia<sup>147</sup>, España<sup>148</sup>, Portugal<sup>149</sup>, Bélgica<sup>150</sup>, Dinamarca<sup>151</sup> y en Austria<sup>152</sup>. Por último, dentro del

138. Realización de gaseoductos para el suministro de Portugal a través del sur de España, así como para el suministro de Galicia y Asturias a través de Portugal (Gaseoducto Leiria-Códoga. Gaseoducto Braga (P)-Tuy (E)-Villalba (E)-Ribadeo (E)).

139. Conexión de las redes del Suroeste y del Sur del país (Gaseoducto Lias-Toulouse. Gasoducto Toulouse-Crozy-Fos-sur-Mer).

140. Refuerzo de la capacidad de transporte entre Austria y Baviera (Gasoducto Puchkirchen(A)-Burg-hausen(D)-Schnaitsee(D)).

141. Conexión de las redes de ambos países (Gaseoducto Baumgarten-Gyor. Gasoducto Wiener Neustad-Sopron).

142. Conexión de Austria al almacenamiento subterráneo de Eslovaquia (Gasoducto Baumgarten-March (almacenamiento de Lab)).

143. Conexión de gasoductos que enlazan Austria con Alemania e Italia respectivamente (Gasoducto Krift-Pyhrn).

144. Conexión de las redes de ambos países (Gasoducto Noroeste de Grecia-Elbasan).

145. Desarrollo del almacenamiento de gas natural para suministro de la red irlandesa (Almacenamiento (subterráneo) de Kinsale Head).

146. Extensión de la capacidad terminal GNL existente en el Oeste de Francia (GNL en Montoir (extensión del terminal existente)).(Almacenamiento de Lussagnet (extensión del terminal existente)).

147. Construcción de un nuevo terminal GNL que permita la diversificación del suministro, particularmente para las necesidades de producción de electricidad.

148. Desarrollo de las capacidades de almacenamiento subterráneo para el eje Norte-Sur del país (Almacenamientos en el eje Norte-Sur (nuevos emplazamientos) en: Cantabria, Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Andalucía). Desarrollo de la capacidad de almacenamiento subterráneo en el eje mediterráneo (Almacenamiento en el eje mediterráneo (nuevos emplazamientos) en: Cataluña, Comunidad Autónoma Valenciana, Murcia).

149. Creación de una instalación de almacenamiento subterráneo.

150. Extensión de la capacidad de almacenamiento subterráneo existente en el Norte del país. Almacenamiento en Loenhout (extensión del almacenamiento existente).

151. Extensión de la capacidad de almacenamiento subterráneo por el desarrollo de las capacidades de los emplazamientos existentes o la creación de un nuevo emplazamiento cerca de la frontera con Alemania (Almacenamiento en



grupo cuyo propósito es el de aumentar las capacidades de transporte necesarias para satisfacer la demanda y la diversificación de las fuentes y de las vías de suministro de gas natural destaca el proyecto que va a desarrollarse entre Bélgica y Alemania<sup>153</sup>.

Se admiten nuevos proyectos que necesiten inversiones para el transporte o la distribución del gas natural. Particularmente los gaseoductos transfronterizos y los proyectos de interés común identificados en las orientaciones generales, y las terminales para la importación de gas natural licuado<sup>154</sup>. También se contemplan las instalaciones subterráneas de almacenamiento con una capacidad de al menos 150 millones de m<sup>3</sup><sup>155</sup>.

c) *La red de petróleo*

Pueden presentarse proyectos de interés común que necesiten inversiones en el sector del petróleo, concretamente con respecto al refino y que supongan la construcción de instalaciones de destilación con capacidad de al menos 1.000.000 t/año o un aumento de la capacidad de destilación por encima de esa capacidad. También la construcción de instalaciones de desulfuración para fueloil residual/gasóleo/feedstock/otros productos derivados del petróleo<sup>156</sup>.

Stenlille (extensión del almacenamiento existente). Almacenamiento en Tonder (nuevo emplazamiento).

152. Extensión y desarrollo de la capacidad de almacenamiento subterráneo (Almacenamiento en Puchkirchen (extensión del almacenamiento existente), incluida la conexión del gaseoducto al sistema Megal junto a Wildenranna. Almacenamiento en Baumgarten (nuevo terminal).

153. Conexión de gasoductos entre las redes belga y alemana (Tramo en Bélgica: gasoducto Berneau-Eynatten (frontera belga-alemana) GNL: terminal de gas natural licuado.

154. Se excluyen expresamente aquellos gaseoductos y aquellas terminales destinados a fines militares y los que abastecen las instalaciones químicas que no produzcan productos energéticos o que los produzcan únicamente como subproductos.

155. Se excluyen también las instalaciones destinadas a fines militares y las que abastezcan a instalaciones químicas que no produzcan productos energéticos o que los produzcan únicamente como subproductos.

156. Quedan excluidas las instalaciones químicas que no produzcan combustibles o carburantes o que los produzcan únicamente como subproductos.

### 3. *De las RTE de las telecomunicaciones*

Los nuevos adelantos técnicos están revolucionando cada día las telecomunicaciones, que nos ofrecen nuevos productos y servicios. Los poderes públicos intervienen para contrarrestar los posibles efectos negativos que puedan tener para las partes más débiles (p.e. los consumidores-usuarios) o para materias más sensible o delicadas (p.e. la cultura) y para asegurar la igualdad de oportunidades de los agentes económicos<sup>157</sup> en este sector lleno de expectativas.

En concreto, la Comunidad, para garantizar la circulación y el intercambio de información en toda Europa, fomenta la creación de las RTE de las telecomunicaciones, pretendiendo establecer una red principal de líneas de alta capacidad a nivel europeo que permita operar a las empresas productivas<sup>158</sup>, de servicios<sup>159</sup>, y a los ciudadanos<sup>160</sup>. La selección de los proyectos de interés común que presenten los agentes del sector para obtener una financiación comunitaria va a tener en cuenta el cumplimiento de los objetivos y de las prioridades determinados en las normas comunitarias, el que sean transnacionales porque responden a las necesidades de varios Estados miembros, y determinados criterios económico-financieros, tales como, que se garantice la

157. Aparte de las normas de liberalización del sector, se defienden determinadas salvaguardias de la competencia, la interconexión, el servicio universal, la disponibilidad pública de los criterios de concesión de licencias, etc. Buenos exponentes de estos posicionamientos son, a nivel normativo, el IV protocolo anejo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios relativo a los servicios de telecomunicaciones básicas (vid. la decisión del Consejo, de 28 de noviembre de 1997, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad Europea, por lo que respecta a los asuntos de su competencia, de los resultados de las negociaciones de la OMC sobre los servicios de las telecomunicaciones básicas, publicada en el D.O.C.E L 347 de 18 de diciembre de 1997), y la directiva 97/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 1997, relativa a la interconexión de las telecomunicaciones en lo que respecta a garantizar el servicio universal y la interoperabilidad mediante la aplicación de los principios de la oferta de red abierta (ONP) (D.O.C.E 199 de 26 de julio de 1997).

158. Conociendo la información de todos y cada uno de sus centros de producción aunque estén ubicados en diversos países: pedidos, producción, contabilidad, empleados,...

159. Va a depender del tipo de servicios. Pero se van a beneficiar los turísticos de los que España es una potencia, los financieros o bancarios (pagos electrónicos), los médicos...

160. Van a poder acceder a las nuevas ventajas que aporta la sociedad de la información a la era del ocio.



viabilidad económica del proyecto, su madurez, el estímulo a los inversores no comunitarios, sus efectos socio-económicos, o sus consecuencias medio-ambientales<sup>161</sup>. Estos proyectos se articulan en torno a tres niveles: el de las aplicaciones, el de los servicios genéricos y el de las redes básicas. Los tres niveles forman una estructura coherente en la que los dos niveles inferiores sirven de soporte al de las aplicaciones, de tal modo que éstas no pueden existir si falta alguno de esos dos niveles inferiores. No obstante lo anterior, cada nivel ha de poseer un grado de apertura suficiente como para soportar cualquier elemento del nivel inmediatamente superior. En cada uno de ellos la Comunidad ha admitido la posibilidad de que los actores implicados puedan presentar proyectos de interés común, demandando ayudas comunitarias<sup>162</sup>. Estas van a complementarse mediante un conjunto de acciones comunitarias<sup>163</sup> dirigidas a crear un entorno adecuado del que no pueden ser ajenas ni las autoridades nacionales y regionales, ni los organismos europeos de normalización, ni tampoco la necesaria coordinación de las acciones que se financien a través de los distintos instrumentos comunitarios de financiación.

a) *El nivel de las aplicaciones*

Con las aplicaciones, los usuarios interactúan con los servicios genéricos y las redes básicas para satisfacer sus necesidades profesionales, educativas y

161. Sobre estos proyectos la Comunidad Europea realiza convocatorias periódicas para que los agentes interesados presenten las correspondientes propuestas.

162. Algunos de estos proyectos tienen una particular importancia para el desarrollo de la sociedad de la información. Se trata de los servicios genéricos, de las aplicaciones de interés colectivo relativas a la formación a distancia, al patrimonio cultural, a los servicios a la PYME, a la telemática aplicada al transporte, al medio ambiente y a la salud. La Comisión convocará propuestas respecto a estos proyectos de particular importancia o a una combinación de los mismos, por regla general, una vez al año.

163. Acciones como el desarrollo de especificaciones diana y transición hacia las mismas, la definición de los medios de acceso a las redes CIBA en los tres niveles señalados, la elaboración de especificaciones comunes basadas en normas europeas y mundiales, la promoción de la cooperación entre agentes del sector, en particular los operadores nuevos y los fragmentados, como los operadores de redes de televisión por cable, y fomento de la cooperación con otros usuarios, la coordinación entre las acciones realizadas en virtud de la presente decisión y los programas comunitarios y nacionales relacionados con ellas.

sociales<sup>164</sup>. En este nivel van a exigirse a los proyectos una serie de requisitos, tales como, que tengan en cuenta aspectos lingüísticos, la interoperabilidad, las necesidades específicas de las regiones menos desarrolladas o menos pobladas, los usuarios discapacitados, y, en definitiva, han de dirigirse a un amplio abanico de usuarios y demostrar el acceso de los ciudadanos a servicios de interés colectivo.

Concretamente los proyectos de interés común van a centrarse sobre los siguientes extremos: la red de universidades y centros de investigación, la formación a distancia<sup>165</sup>, la telemática aplicada a la salud<sup>166</sup>, al transporte<sup>167</sup>, al medio ambiente<sup>168</sup>, el teletrabajo<sup>169</sup>, los servicios telemáticos para las PYME<sup>170</sup>, el procedimiento de licitación electrónica<sup>171</sup>, las autopistas urba-

164. Anexo I, de las orientaciones.

165. Se trata de facilitar a todos los ciudadanos, centros escolares y universitarios y empresas el acceso a los servicios avanzados de educación y formación a distancia.

166. Se deberán crear redes y aplicaciones transeuropeas basadas en normas comunes, para interconectar a escala comunitaria a cuantos intervienen en la atención sanitaria, en particular a médicos generalistas, hospitales y centros de sanidad.

167. Se trata de aprovechar al máximo las redes transeuropeas de telecomunicaciones para aportar servicios orientados al consumidor en los ámbitos del apoyo logístico para las industrias del transporte y el desarrollo de servicios de valor añadido, como servicios de información, servicios integrados de pago y de reserva, planificación de viajes y guiado de ruta, así como de gestión del cargamento y de la flota. Además deberían incluirse los servicios telemáticos de transporte en zonas urbanas, teniendo en cuenta los requisitos relativos a la normalización y a la interoperabilidad. El despliegue de estos servicios, basados en redes avanzadas de telecomunicación móvil y fija, debería garantizar, en la medida de lo posible, los requisitos de complementariedad e interoperabilidad con las redes transeuropeas de transportes.

168. Las redes transeuropeas pueden contribuir notablemente al control y la gestión del medio ambiente, incluida la gestión de las situaciones de emergencia. Esta contribución puede producirse mediante la aplicación de sistemas de información que recopilen datos sobre el medio ambiente y los pongan a disposición de las autoridades competentes, así como mediante la puesta en funcionamiento de sistemas de comunicación fiables que sirvan de apoyo a las intervenciones en situaciones de emergencia.

169. La expansión del teletrabajo (en oficinas «satélite» y, en su caso, a domicilio), facilitada por los sistemas avanzados de telecomunicaciones, contribuirá a flexibilizar el trabajo en cuanto al lugar y forma en que se desempeña.

170. Los proyectos de interés común facilitarán la utilización de aplicaciones y servicios transeuropeos de telecomunicaciones por parte de las PYME de la Comunidad, interconectándolas con los poderes públicos, las asociaciones profe-



nas de información<sup>172</sup>, los servicios de acceso a las bibliotecas<sup>173</sup>, los servicios telemáticos para el empleo<sup>174</sup>, el patrimonio cultural y lingüístico<sup>175</sup>.

b) *El nivel de los servicios genéricos*

Este nivel lo componen los servicios compatibles de interés general más la gestión de los mismos y complementan a las aplicaciones facilitando a la vez su interoperabilidad<sup>176</sup>.

Los proyectos de interés común relativos a los servicios genéricos son los siguientes: servicios genéricos transeuropeos operativos<sup>177</sup>, extensión progresiva de los servicios genéricos a un entorno multimedios<sup>178</sup>, introducción

sionales, los consumidores, los clientes y los proveedores, e incluirán servicios de información y comercio electrónico.

171. En el futuro se creará una red transeuropea de licitación electrónica basada en procedimientos electrónicos de contratación pública entre las administraciones públicas y los proveedores en la Comunidad.

172. Será necesario promover la creación de redes y servicios que interconecten domicilios, empresas, organizaciones sociales y administraciones y permitan acceder en línea a los servicios multimedios de información, educación, ocio, turismo y cultura a nivel local, regional, nacional y comunitario.

173. Se deberán instalar unos servicios transeuropeos avanzados de bibliotecas conectadas en red (nacionales, universitarias o de centros de investigación, públicas, etc.) para hacer posible un acceso eficaz tanto al depósito de conocimientos organizados como a la riqueza cultural que contienen las bibliotecas de la Comunidad, en apoyo de la vida económica, social, educativa y cultural de la Unión Europea.

174. El desarrollo de servicios telemáticos puede ayudar a luchar contra el desempleo.

175. Puesta en marcha de iniciativas para el fomento de la preservación del patrimonio cultural y artístico de Europa y el acceso al mismo, que sirvan además para demostrar las posibilidades ofrecidas por los medios técnicos de la infraestructura de la información para favorecer el trabajo de creación y para contribuir al desarrollo de contenidos locales en idiomas locales y a su difusión.

176. Anexo I, de las orientaciones.

177. Entre ellos se incluye el correo electrónico, los sistemas de transferencia de ficheros, el acceso en línea a las bases de datos electrónicas y los servicios de vídeo.

178. Estos servicios genéricos ofrecerán a los usuarios finales acceso a servicios multimedios que, entre otros, podrán comprender: correo multimedios, transferencia de ficheros de alta velocidad y servicios de vídeo, incluido el vídeo a la carta.

de la firma digital no sujeta al derecho de propiedad como base para la oferta de red abierta y la movilidad<sup>179</sup>.

c) *El nivel de las redes básicas*

Las redes básicas proporcionan los elementos físicos para el acceso, el transporte y la conmutación de las redes, incluida su gestión y señalización, facilitando la interconectividad de las redes transeuropeas<sup>180</sup>.

Los proyectos de interés común relativos a las redes básicas van a centrarse en las siguientes materias: red digital de servicios integrados europea<sup>181</sup>, introducción comercial del modo de transferencia asíncrono (ATM) y de otras redes CIBA<sup>182</sup>, interoperabilidad de las redes actuales y de las redes CIBA<sup>183</sup>, desarrollo de redes fijas, móviles y por satélite como soporte de las aplicaciones y servicios mencionados.

El Parlamento y el Consejo han establecido un conjunto de orientaciones para desarrollar la red digital de servicios integrados como una red transeuropea<sup>184</sup>. Con ellas han pretendido aplicar a los equipos terminales destinados a ser conectados a una red pública de telecomunicación una reglamentación técnica común que abarque las características técnicas, los requisitos de la interfaz eléctrica y mecánica y el protocolo de control de

179. Los servicios genéricos serán ofrecidos por numerosos prestadores de servicios que actuarán de forma complementaria y competitiva. En este sentido, la oferta de red abierta y la movilidad tendrán una importancia primordial y requerirán la generalización y aceptación de los nombres electrónicos (firmas digitales), con las adecuadas garantías de protección de la intimidad.

180. Anexo I, de las orientaciones.

181. Por motivos de disponibilidad inmediata desde el punto de vista comercial y técnico en toda Europa, la RDSI es, hoy por hoy, la red digital conmutada más apropiada y eficaz capaz de dar soporte a los nuevos servicios y a las nuevas aplicaciones.

182. Este ámbito es de extremo interés común para Europa;

183. Será preciso interconectar e interoperar las redes actuales (para servicios fijos, móviles y por satélite) entre ellas mismas y con las redes de alta velocidad basadas en el modo ATM, al objeto de ofrecer las soluciones económicas más apropiadas a las distintas situaciones que se presentarán en el curso de la evolución hacia la sociedad de la información.

184. Decisión nº 2717/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de noviembre de 1995, relativa a orientaciones para el desarrollo de la Euro-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) como red transeuropea, publicada en el D.O.C.E L 282 de 24 de noviembre de 1995.



acceso que permitan un acceso básico en una interfaz a una red pública de telecomunicación presentado como punto de acceso básico a una RDSI paneuropea (Euro-RDSI). En definitiva, se busca una armonización a escala europea de los requisitos de conexión para los equipos terminales que se conecten a una RDSI utilizando el acceso básico a la misma, en cuya labor va a estar implicado el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI).

Por último, cabe señalar que es en este sector de las RTE donde más abundan los proyectos comunes que se están ejecutando, puesto que, por ejemplo, en los años 1995 y 1996 fueron aprobados y financiados cerca de una treintena de proyectos Euro-RDSI, y se suceden muy a menudo las convocatorias sobre otras redes<sup>185</sup>. Al propio tiempo, es aquí donde probablemente se estén multiplicando las negociaciones que, dentro de la vertiente externa de las RTE, mantiene la Comunidad con terceros sujetos de Derecho internacional<sup>186</sup>.

## V. LA DIMENSIÓN EXTERIOR DE LAS REDES TRANSEUROPEAS

En la actual coyuntura de progresivas universalización de la economía, globalización de los mercados y mundialización de las relaciones internacionales, la dimensión exterior de las RTE se ha convertido en un eje esencial sobre el que está girando la vertebración de la comunidad internacional, que reclama con fuerza infraestructuras de las comunicaciones mucho más desarro-

185. Así por ejemplo en 1996 se seleccionaron 11 proyectos de validación y demostración como resultado de una convocatoria de propuestas efectuada en el D.O.C.E. C 107 de 13 de abril de 1996. Abordan aquellas áreas en las que la utilización de los servicios avanzados de telecomunicaciones puede aportar beneficios socioeconómicos importantes: telemedicina, teletrabajo, educación, acceso al patrimonio cultural, red de información urbana, comercio electrónico para las PYMES, etc. Cf. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 1996*, Luxemburgo, OPOCE, 1997, nº 330, p. 140-141.

186. Un buen exponente quizás lo ofrezca todo el contexto de las negociaciones celebradas en el marco de la Organización Mundial del Comercio. Vid. particularmente la decisión del Consejo, de 28 de noviembre de 1997, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad Europea, por lo que respecta a los asuntos de su competencia, de los resultados de las negociaciones de la OMC sobre los servicios de las telecomunicaciones básicas, publicada en el D.O.C.E L 347 de 18 de diciembre de 1997.

lladas, mucho más modernas y, por supuesto, más avanzadas. Obviamente ante este reclamo se están movilizando ingentes cantidades de recursos económicos y se están realizando esfuerzos en el campo de la investigación con resultados hasta hace poco unimaginables en la esfera de los avances técnicos. Detrás se vislumbra, a nivel político, una constructiva cooperación internacional cuyos frutos normativos de mayor calado están ayudando a consolidar el Derecho internacional de las comunicaciones.

Dentro de ese marco general y de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea<sup>187</sup>, la normativa comunitaria que establece las orientaciones comunes en cada sector de las RTE<sup>188</sup>, y algunos acuerdos internacionales<sup>189</sup>, la Comunidad Europea coopera con terceros sujetos de Derecho internacional para contribuir a la realización de proyectos de interés común y promover la interconexión y la interoperabilidad de las RTE. Esta cooperación es especialmente significativa en las relaciones que la Comunidad mantiene con cuatro grupos de Estados, los Estados del acuerdo E.E.E(1), los PECOS y los NEIS(2), y los Países Mediterráneos(3), con los que generalmente suscribe acuerdos con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 228 del Tratado. Y ello, al menos, por dos motivos: por su proximidad geográfica y por la virtual adhesión de algunos de ellos. Lo cual no es un obstáculo para que la Comunidad mantenga relaciones con otros sujetos de Derecho internacional(4), ya sean Estados, ya Organizaciones internacionales, con los que ha celebrado reuniones y alcanzado, en ocasiones, estimables acuerdos.

187. Particularmente el artículo 129 C.3.

188. Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (D.O.C.E L 228 de 9 de septiembre de 1996); decisión 1254/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 5 de junio de 1996 por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía (D.O.C.E L 161 de 29 de junio de 1996); decisión 1336/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión de 17 de junio de 1997 relativa al conjunto de orientaciones para las redes transeuropeas de telecomunicaciones (D.O.C.E L 183 de 11 de julio de 1997).

189. En particular, los acuerdos europeos con los PECOS, los acuerdos de asociación y de cooperación con los NEIS, los acuerdos Euromediterráneos con los Estados mediterráneos, el acuerdo EEE sobre todo con Noruega, Islandia, Liechtenstein, a los que hay que añadir Suiza, los acuerdos de asociación con Turquía, Malta y Chipre, los acuerdos económico-comerciales y de cooperación, así como otros compromisos que inciden en temas concretos como, por ejemplo, en lo que respecta a la energía, el Tratado sobre la Carta de la energía.



### 1. *Los Estados del acuerdo E.E.E*

La cooperación con los países que son partes en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, más Suiza<sup>190</sup>, en proyectos de interés común de RTE es esencial para la salvaguarda de las cuatro grandes libertades (circulación de mercancías, personas, servicios y capitales) que predominan en el acuerdo, y, en definitiva, para favorecer el libre comercio entre ellos.

En concreto, en el sector de las RTE de los transportes, y dentro de la estrategia comunitaria de crear corredores y espacios europeos de transporte para garantizar servicios mucho más eficaces con todos los Estados vecinos está promoviendo la interconexión de sus redes con las de estos países. En el sector de las RTE de la energía, existen proyectos que se están ejecutando dentro del desarrollo de las interconexiones eléctricas y están afectando sobre todo a Noruega (Alemania-Noruega<sup>191</sup>, Reino Unido-Noruega<sup>192</sup>, Holanda-Noruega<sup>193</sup>, Suecia-Noruega<sup>194</sup>) y a Suiza (Italia-Suiza<sup>195</sup>). Por otro lado, al objeto de aumentar las capacidades de transporte (gaseoductos de traida) necesarias para satisfacer la demanda y la diversificación de las fuentes y de las vías de suministro de gas natural se está desarrollando un proyecto que afecta a Noruega, dentro de la red entre los Estados Escandinavos y Bálticos para

190. Como se recordará, el mencionado acuerdo fue firmado en Oporto en mayo de 1992 entre los países de la Comunidad por un lado y los de la Asociación Europea de Libre Comercio, por otra, y aunque Suiza fue uno de los Estados firmantes, no lo pudo ratificar puesto que en un referendun de diciembre de 1992 el resultado, sobre este particular, fue negativo. Desde entonces la política seguida con el país alpino consiste en ir negociando cuestiones bien concretas que están llevando a un conjunto de relaciones basadas en acuerdos particulares desde un ángulo material.

191. Enlace por cable submarino entre el Norte de Alemania (UCPTE) y el Sur de Noruega (Nordel) (Enlace Brunsbüttel-sur de Noruega).

192. Conexión por cable submarino entre el Noreste/Este de Inglaterra y el Sur de Noruega (Nordel).

193. Enlace por cable submarino entre el Noreste de los Países Bajos (UCP[E] y el Sur de Noruega (Nordel) (Enlace Eemshaven-Lista).

194. Refuerzo de las conexiones entre ambos países (Línea Grundfors-Narvik. Centro de Suecia-Centro de Noruega. Línea Suroeste de Suecia-región de Oslo).

195. Refuerzo de los enlaces entre el Norte de Italia y Suiza (Línea S. Fiorano-Robbia. Línea Piedilago-Airolo).



suministrarse gas ruso<sup>196</sup>. Por último, en las RTE de las telecomunicaciones, aunque las necesidades nacionales y las realidades internacionales tienen su peso específico, no hay duda de que el alcance europeo predomina en muchos de los proyectos de redes de interés común, y, entre ellos, existe un buen grupo que afecta a los intereses de los Estados del Espacio Económico Europeo.

## 2. *Los PECOS y los NEIS*

Dentro de las prioridades que prescriben las orientaciones generales para cada uno de los sectores de las RTE se destaca el necesario desarrollo de las interconexiones con los PECOS, así como con los NEIS, para mejorar y ganar en fiabilidad, en seguridad, abastecimientos, incrementos en capacidades de transporte, etc. De alguna manera, estos objetivos han sido incorporados a muchos de los acuerdos que la Comunidad ha suscrito con estos países dando cobertura jurídica a los deseos del Consejo Europeo de que desde la Comunidad se apoye el desarrollo de este tipo de redes dentro de la estrategia global de las futuras ampliaciones<sup>197</sup>. Así se señala que uno de los campos prioritarios para la cooperación ha de ser la construcción y la modernización de infraestructuras de transporte en las rutas principales de interés común y en los enlaces transeuropeos. Al propio tiempo y desde un prisma político-fáctico se viene manteniendo un diálogo estructural con los países candidatos, fruto del cual se ha iniciado la denominada "evaluación de las necesidades de infraestructuras de transporte (TINA)" para definir las grandes líneas, las prioridades y los proyectos de interés común en estos países. En concreto, desde 1994<sup>198</sup>, ya hay diseñados nueve corredores multimodales de transporte<sup>199</sup>.

196. Creación y desarrollo de conexiones entre las redes de estos países (Noruega-Dinamarca-Suecia-Finlandia-Rusia-Estados bálticos) con vistas a la crear una red de gas integrada.

197. Baste citar por ejemplo el parecer del Consejo Europeo de Copenhague de junio de 1993 o el del Consejo Europeo de Essen de diciembre de 1994.

198. La II Conferencia Paneuropea de Transporte, que tuvo lugar en Creta en 1994, preparó el marco general de las RTE en materia de transporte en el territorio de estos países. Después su ejecución se ha venido concretando en el contexto del G24, foro desde el que se incentivan sus avances mediante la firma de declaraciones de intenciones y, sobre todo, gracias a diversas vías comunitarias de financiación. Obviamente la III Conferencia Paneuropea de Transporte, realizada en Helsinki en junio de 1997, ha supuesto el último gran envite, puesto que además seguir apoyando las inversiones en infraestructuras basadas en corredores de



En el sector de las RTE de la energía, aparte de la creación de grupos de trabajo, de los estudios y de las conferencias<sup>200</sup> con los que se trabaja conjuntamente en el plano teórico, existen actualmente en desarrollo proyectos de interconexiones eléctricas que afectan a Alemania-Polonia<sup>201</sup>, Países Bálticos-Estados vecinos<sup>202</sup>, Unión Europea-Bielorrusia-Rusia-Ucrania<sup>203</sup>. También en lo que respecta a gaseoductos de traída para satisfacer la demanda y la diversificación de las fuentes y de las vías de suministro de gas natural destaca la traída del gas ruso por Polonia<sup>204</sup>, por la República Checa<sup>205</sup> o por

transporte multimodal, se determinó la creación de un nuevo corredor, el décimo, y se acordó la noción de espacios paneuropeos de transporte.

199. Vid., entre otros, COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. La conexión de la red de infraestructuras de transporte de la Unión con los países vecinos. Hacia una política paneuropea de cooperación en las redes de transporte*, (COM(97) 172 final), Bruselas, 23 de abril de 1997, p. 1 del anexo.

200. Conferencias como la celebrada en Budapest en octubre de 1994 sobre las interconexiones de gas y de electricidad Este-Oeste o la Conferencia de Redes de Energía que tuvo lugar en Berlín en diciembre de 1996, o equipos de expertos como el denominado grupo de contacto UE-PECOS sobre las RTE del gas.

201. Reforzar las conexiones entre ambos países (Línea Hagenwerder-Mikulowa. Línea Neuenhagen (D)-Vierraden(D)-Krajnik (PL)).

202. Afecta a Alemania, Polonia, Rusia, Estonia, Letonia, Lituania, Suecia, Finlandia, Dinamarca y Bielorrusia y va a consistir en reforzar y desarrollar los enlaces entre las redes de estos países por líneas aéreas y/o cables submarinos (Enlace sur de Finlandia-Vyborg (Rusia)-San Petersburgo (Rusia). Enlace Suecia-Finlandia (por cable submarino). Enlace Suecia-Polonia (por cable submarino). Alemania-Polonia-Lituania-Bielorrusia-Rusia (enlace de alta tensión esteoeste). Enlace Polonia-Lituania. Otras conexiones.).

203. Desarrollo de conexiones y enlace entre la red (ampliada) UCPTE y las redes de terceros países de Europa del Este, incluido el traslado de las estaciones de conversión de corriente continua de alta tensión (HVDC) que funcionaban anteriormente entre Austria y Hungría, Austria y la República Checa y Alemania y la República Checa. (Conexiones entre las redes UCPTE y Centrel. Conexiones entre las redes UCPTE- Centrel y los países balcánicos. Conexiones y enlace entre la red ampliada UCPTE y Bielorrusia, Rusia y Ucrania, incluido el traslado de las estaciones de conversión (HVDC) existentes).

204. Creación de un segundo eje de transporte, a partir de los yacimientos rusos hacia la Unión Europea, a través de Bielorrusia y Polonia (Tramo en Rusia y Bielorrusia. Tramo en Polonia. Tramo en Alemania: gasoducto Yagal (entre Francfort del Oder y el gasoducto Stegal), gasoducto Wedal (entre el gasoducto Midal y Eynatten en la frontera belgo-alemana).

205. Reforzar las capacidades de transporte hacia la Unión Europea, a partir de los yacimientos rusos, por el eje principal que existe actualmente a través de



Bulgaria<sup>206</sup>, o la red entre los Estados Escandinavos y Bálticos para suministrarse gas ruso<sup>207</sup>.

Por último, la Comisión Europea al organizar varias cumbres internacionales centradas en la sociedad de la información<sup>208</sup> ha conseguido incentivar el que en el marco de los PECOS y en los NEIS se esté generando normas que van a dar soporte jurídico a la ejecución de futuros proyectos de interés común en materia de las RTE de las telecomunicaciones.

### 3. *Los Países Mediterráneos*

Los Países Mediterráneos y de Oriente Medio se están beneficiando de la nueva estrategia que desde la Comunidad se mantiene con respecto a toda la Cuenca Mediterránea. Las bases se pusieron en los Consejos Europeos de Essen y de Cannes, su potenciación vino dada desde la creación, en Barcelona, de la asociación euro-mediterránea<sup>209</sup> y su impulso definitivo se produjo en el mes de abril de 1997 con motivo de la segunda Conferencia euromediterránea de los veintisiete ministros de asuntos exteriores de los

Ucrania, Eslovaquia y República Checa (Tramo en Rusia, Ucrania y Eslovaquia. Tramo en la República Checa, Alemania y Francia. Tramo en Austria e Italia).

206. Acondicionamiento de la red de transporte de gas en Bulgaria, para garantizar el suministro, a partir de los yacimientos rusos, de la nueva red de gas en Grecia (Desdoblamiento de la red de transporte en Bulgaria: Kardan-Valchi Dol-Lozenets-St. Zagora-Ihtiman. Nuevo gasoducto: Ihtiman (Bulgaria)-frontera greco-búlgara.

207. Creación y desarrollo de conexiones entre las redes de estos países (Noruega-Dinamarca-Suecia-Finlandia-Rusia-Estados bálticos) con vistas a crear una red de gas integrada.

208. Según la Comisión Europea, las actividades de seguimiento del segundo foro entre la Unión Europea y los países de Europa Central sobre la sociedad de la información se organizaron en torno a cuatro ejes: proyectos experimentales, tecnologías de la información y administraciones nacionales, sistema educativo y sociedad de la información, y estrategias y políticas para el desarrollo de la sociedad de la información. El tercer foro se organizó en colaboración con el Parlamento Europeo en octubre de 1997 en Bruselas. Y en la Conferencia RUFIS 97, de Praga de octubre de 1997, se trató la utilización de internet en las universidades de los PECOS. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 1997*, Luxemburgo, OPOCE, 1998, n° 530, p. 184.

209. Como consecuencia de la Conferencia que allí se desarrolló los días 27 y 28 de noviembre de 1995.



Estados miembros de la Unión y de sus socios mediterráneos que tuvo lugar en La Valeta. Los resultados más tangibles se están viendo en las posibilidades que empiezan entrever algunos grupos de trabajo que se han formado y que están afectando especialmente a las RTE de los transportes marítimos y a la red de puertos que facilite mejoras en los enlaces de los transportes. Pero también en el diálogo institucionalizado del foro euromediterráneo sobre la energía, que, creado en 1996, celebró su primera reunión el 13 de mayo de 1997 en Bruselas determinando varios proyectos prioritarios de cooperación de cara al futuro. Mientras tanto, están programados proyectos de interconexiones eléctricas que afectan a Grecia y a los Países Balcánicos<sup>210</sup>, a Grecia y a Turquía<sup>211</sup>, a España y a Marruecos<sup>212</sup>. También se sigue trabajando en gaseoductos que traen a Europa el gas argelino por España<sup>213</sup> y por Italia<sup>214</sup>. En el sector de las RTE de las telecomunicaciones se mantiene un diálogo con los Estados de esta región, sobre todo mediante la organización de reuniones específicas en las que se debaten una pluralidad de temas, tales como, a título indicativo, el comercio electrónico o las tecnologías de satélites.

210. Refuerzo de conexiones entre Grecia y, respectivamente, Albania, Bulgaria y la antigua Yugoslavia, incluido el restablecimiento de las conexiones con el norte de la antigua Yugoslavia y la red UCPE(Línea Philippi (GR)-Plovdiv o Maritsa 3 (Bulgaria). Línea Amintaio (GR)-Bitola (Fyrom). Línea Salónica (GR)-Mostar (Bosnia)-Melina (Croacia)).

211. Enlace entre los dos países a través de la zona Noreste de Grecia (Tramo en Grecia: línea Salónica-Philippi, línea Philippi-frontera GR/TU. Tramo en Turquía).

212. Enlace por cable submarino entre el Sur de España y la red de Marruecos (Enlace Pinar-Tetuán).

213. Creación de una línea de gaseoductos que permita el suministro, a partir de Argelia y a través de Marruecos, en una primera fase a España y Portugal y, en una segunda fase, a Francia. (Gasoducto Argelia-Marruecos-España (hasta Córdoba). Extensión hacia el Nordeste: gasoducto Córdoba-Cartagena, gasoducto Córdoba-Francia. Extensión hacia el Noroeste: gasoducto occidental: Extremadura-Castilla y León-Asturias-Galicia).

214. Refuerzo de la capacidad de transporte del gasoducto transmediterráneo hacia Italia, a partir de los yacimientos argelinos (Argelia-Tunez-Italia) (Desdoblamiento del gasoducto transmediterráneo (vía Sicilia)).



#### 4. *Otros sujetos de Derecho internacional*

Con diversa intensidad según los sectores, la Comunidad Europea mantiene contactos y negocia con otros sujetos de Derecho internacional diversos a estos grupos de Estados geográficamente próximos a la Unión. Si bien es verdad que hoy en el sector de las RTE de los transportes la mayor preocupación radica en conectar la red comunitaria de infraestructuras con las de los países vecinos<sup>215</sup>, no es menos cierto que las RTE de la energía no pueden concebirse independientemente de sus cada día más relevantes relaciones exteriores, y que diversos aspectos de las RTE de las telecomunicaciones se analizan en numerosos foros internacionales en los que la Comunidad y/o sus Estados miembros participan en un constructivo diálogo multilateral como instrumento dinamizador de la cooperación internacional en esta materia.

Así, en el marco del G-7 se han establecido objetivos comunes sobre la apertura de los mercados, la interconexión de las redes, la interoperabilidad de los servicios y el acceso abierto a las redes de telecomunicaciones para los suministradores de servicios e información, a la vez que se prevé ejecutar algunos proyectos piloto<sup>216</sup>. Con la OMC se ha alcanzado, el 15 de febrero de 1997, un acuerdo sobre las telecomunicaciones básicas<sup>217</sup>. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) organiza conferencias mundiales sobre las radiocomunicaciones cada dos años en las que participa la Comunidad y sus Estados. También se colabora con la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI), con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), con el Consejo de Europa y otros Organismos internacionales en las cuestiones propias de sus competencias que tengan una incidencia en las RTE<sup>218</sup>.

215. Por lo tanto aquí presentan menor importancia las relaciones con otros sujetos.

216. Este diálogo multilateral también alcanza a los países en desarrollo. Un buen botón de muestra es el que se lleva a cabo dentro de las relaciones con los países ACP.

217. 69 Estados miembros de la OMC y la Comunidad Europea firmaron este acuerdo que se centra en la liberalización del mercado mundial de las telecomunicaciones, cuyo valor según algunas estimaciones supera los 600.000 millones de dólares norteamericanos.

218. Si con la primera afectan a los derechos de propiedad, con la segunda diversos aspectos económicos, con la tercera es a la salvaguarda de los Derechos Humanos en el desarrollo de las RTE.



Por último, conviene dejar constancia de que en un contexto más limitado, como es el bilateral, se constata el tratamiento y análisis de ciertas cuestiones relativas a las RTE. Buena prueba de ello son el cuarto encuentro bilateral con los Estados Unidos centrado en la sociedad de la información<sup>219</sup>, ciertos contactos mantenidos con las autoridades canadienses, chinas, japonesas, etc.

## VI. CONSIDERACIONES FINALES

Tras esta visión analítica de los puntos más destacados que en la actualidad ofrece la realidad de las cosas que afectan a las RTE, merece la pena hacer un ejercicio de síntesis con el que, a modo de balance(1), poder resaltar sus contenidos más sobresalientes, para después, en un esfuerzo de prospectiva, tratar de anotar algunas de las líneas de futuro que va a seguir la próxima evolución de estas redes(2).

### 1. *Balance actual*

Las realidades sociales de la Comunidad Europea han demandado con fuerza la ejecución de grandes redes de comunicación no sólo en el ámbito de los transportes, sino también en el de la energía y en el de las telecomunicaciones. Con ellas se consigue el necesario soporte físico y técnico para que las personas físicas y jurídicas del Viejo Continente puedan participar en los beneficios de la nueva revolución, que sorte a los viejos obstáculos geográficos, económicos, culturales, sociales, técnicos y de otro tipo que separaban personas, pueblos, regiones y naciones. Desde un prisma fáctico puede sostenerse que asistimos a una de las mayores aportaciones -por no decir "la aportación"- de la Comunidad Europea a la mundialización de la economía, a la *world culture* y, por supuesto, a la *global information society*. Obviamente, aparte de los proyectos que específicamente están desarrollándose o programados en cada sector, junto con las sustanciosas sumas de dinero

219. Allí se analizaron desde el comercio electrónico hasta el marco normativo de las telecomunicaciones.

necesarias para su realización, se va afianzando un conglomerado de normas jurídicas que inciden en esa realidad social y que constituye, sin duda, una enorme contribución del orden comunitario a los contenidos del Derecho internacional de las comunicaciones.

En efecto, la *normativa* en ciernes presenta rasgos polimórficos debido a la multiplicidad y diversidad de las cuestiones que aborda. Aparece hasta cierto punto jerarquizada a través de la pluralidad de niveles que ocupa. Es liberalizadora, que no ultraliberal, puesto que con el beneplácito y, en ocasiones, supervisión de las administraciones introduce criterios de libre competencia con la intención de beneficiar a los usuarios. Presenta grandes dosis de adaptabilidad, puesto que utiliza sus opciones para ir evolucionando de acuerdo con las necesidades sociales. En este sentido, las disposiciones del Tratado de la Unión<sup>220</sup> están sirviendo de fundamento jurídico para la adopción de normas secundarias. Dentro de ellas, unas decisiones sirven para integrar en el orden comunitario compromisos internacionales<sup>221</sup>. Otras, establecen las orientaciones comunes en cada uno de los sectores de las RTE y ocupan un primer nivel o nivel general al establecer las grandes líneas de acción necesarias para realizar la red de que se trate, identificar los proyectos de interés común que han de formar parte de ella y fijar los grandes objetivos que ha de tener en cuenta. A otro nivel, más particular desde el plano material, otras decisiones pueden llegar a concretar mucho más alguna de las cuestiones que en ellas se regulan, estableciendo, incluso, orientaciones generales sobre el tema objeto de su regulación<sup>222</sup>, y con un esquema muy similar a las otras. A otros niveles, se observan otro tipo de actos comunitarios<sup>223</sup> de

220. Vid., *supra*.

221. Como el Tratado sobre la Carta de la Energía y su protocolo que están aplicándose provisionalmente y están dando una mayor seguridad a las inversiones que desde las partes se efectúan en el sector energético, a la vez que establecen el derecho de tránsito a través de las redes de países signatarios no comunitarios. Vid., la decisión 94/998/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1994, relativa a la aplicación provisional del Tratado sobre la Carta de la Energía por parte de la Comunidad Europea y la decisión 94/1067/Euratom del Consejo, de 15 de diciembre de 1994, por la que se aprueba la aplicación provisional del Tratado sobre la Carta de la Energía mediante decisión de la Comisión en nombre de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, publicadas en el D.O.C.E. L 380 de 31 de diciembre de 1994.

222. Recuerdesé en este sentido la decisión nº 2717/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de noviembre de 1995, relativa a orientaciones para el desarrollo de la EURO-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) como red transeuropea, publicada en el D.O.C.E L 282 de 24 de noviembre de 1995.



los que los más prolijos son las directivas con las que, entre otras cosas, se pretende desreglamentar y liberalizar sectores concretos dentro del mercado único europeo<sup>224</sup>, o fijar determinadas condiciones reglamentarias, técnicas, u operativas para conseguir alcanzar la misma interoperabilidad en un subsector<sup>225</sup> o el marco general para la financiación de las RTE<sup>226</sup>.

Desde el ángulo de la *financiación* la Comunidad Europea está utilizando una pluralidad de vías e instrumentos para apoyar los esfuerzos económicos que se llevan a cabo desde los Estados miembros para ejecutar *proyectos* concretos. Según un informe de la Comisión Europea<sup>227</sup>, de los programados en Essen con respecto a las RTE de los transportes, cuatro ya han sido terminados y otros 11 iniciados, aunque ciertamente algunos de ellos han de hacer frente a problemas financieros y/o técnicos. La mayoría de los proyectos de gas Essen ya se han completado<sup>228</sup>. Algunos proyectos de la red transeuropea en el sector de la energía eléctrica también están avanzando a buen ritmo<sup>229</sup>. La mayoría de los 28 proyectos Euro-RDSI financiados en los años 1995 y 1996 están avanzando satisfactoriamente y 10 de ellos fueron terminados en 1997. Los trabajos de una parte de los proyectos de RTE que ofrecen una *proyección externa* se han iniciado, han proseguido, o han finalizado<sup>230</sup>.

223. Dentro de ellos algunos atípicos o no incluidos en los Tratados como, por ejemplo, algunas resoluciones del Consejo.

224. Directiva 96/92/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 1996, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad (D.O.C.E. L 27 de 30 de enero de 1997).

225. Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (D.O.C.E L 235 de 17 de septiembre de 1996).

226. Vid., el reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, publicado en el D.O.C.E L 228 de 23 de septiembre de 1995.

227. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes transeuropeas. Informe de 1997 de la Comisión al Consejo Europeo*, (COM(97) 654 final), de 4 de diciembre de 1997.

228. La traída de gas a Grecia, España y Portugal.

229. Como por ejemplo la línea eléctrica entre Italia y Grecia.

230. Se han iniciado por ejemplo las obras de un nuevo gaseoducto entre Rusia y la Unión Europea, vía Bielorrusia y Polonia. Han proseguido el grueso de los proyectos de los que un buen botón de muestra pueden ser ciertos proyectos Euro-RDSI. Han culminado proyectos como la traída del gas argelino a España vía Marruecos, que fue inaugurado en noviembre de 1997.

## 2. *Perspectivas de futuro*

El futuro que se vislumbra sobre las RTE como infraestructuras esenciales de la comunicación ofrece interesantes variaciones en el ámbito normativo, un incremento de la financiación comunitaria, cambios cualitativos y cuantitativos en la ejecución de los proyectos programados, y un merecido auge de la vertiente externa. Con todo ello van a producirse grandes cambios que serán cruciales para poder responder desde la Unión Europea a los retos que se plantean desde la aldea hipercomunicada de los primeros años del siglo XXI.

En efecto, las *normas* secundarias que regularán esta materia se adoptarán siguiendo el procedimiento de codecisión de conformidad con la modificación del artículo 129 C del Tratado de Amsterdam que, firmado en octubre de 1997, habrá entrado en vigor. Las más profundizarán en la interconexión de los sistemas para que pueda conseguirse maximizar sus prestaciones, en la interoperabilidad de los servicios en el sentido de que puedan utilizarse conjuntamente, en la investigación para ir introduciendo las tecnologías más modernas y en los enlaces como mejor modo de romper con los aislamientos, así como en el fomento de la liberalización de los sectores económicos a los que sirven como infraestructuras. Se adoptarán otras con la finalidad de ir reactualizando los listados de proyectos de interés común en los que se irán incluyendo otros nuevos. Las menos regularán aspectos bien concretos de algún subsector de alguna red. E incluso habrá otras que trasladen al ordenamiento comunitario los nuevos compromisos internacionales que la Comunidad adquiera. Precisamente habrá una multiplicación de los instrumentos jurídico-internacionales que entrarán en vigor. En esta línea el Tratado sobre la Carta de la Energía de 17 de diciembre de 1994 y su protocolo sobre la eficacia energética y aspectos ambientales relacionados tendrán plena vigencia puesto que habrán transcurrido noventa días desde la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de un Estado o de una Organización regional de integración económica<sup>231</sup>.

La *financiación* no sólo quedará asegurada en los niveles actuales sino que se verá sustancialmente incrementada. Y ello, en primer lugar, por sentido común puesto que al haber más proyectos en vías de ejecución se necesitarán mayores recursos económicos para financiarlos y nuevas formas de financiación. En segundo término, porque la Agenda 2000, que sienta las bases

231. De conformidad con lo prevenido en su artículo 44.



para una Europa ampliada y diseña las líneas esenciales por las que transcurrirán los próximos años, es partidaria de incrementar la financiación comunitaria tanto para las RTE ya existentes como para las que se construyan en el futuro. Por último, el Tratado de Amsterdam introduce grandes facilidades para que el sector privado participe en la financiación de proyectos de interés común de las RTE.

Desde la ejecución de los *proyectos programados*, aparte de supervisar aquellos que se estén desarrollando, va a insistirse en temas tales como el de la evaluación del impacto ambiental, su contribución a la estrategia comunitaria en la creación de empleo, los hipotéticos riesgos para los ciudadanos o su importancia para las nuevas adhesiones. La actualización y revisión de los proyectos de interés común va a afectar a todos los sectores de las RTE, de tal modo que en el campo de los transportes se verán favorecidos los grandes corredores paneuropeos de algunos subsectores, así como la aplicación de nuevas tecnologías tanto para favorecer la interconexión o la intermodalidad, cuanto para hacerlos funcionar de forma inteligente mediante nuevos inventos telemáticos. En el sector de la energía van a emerger como nuevas regiones productoras de petróleo y gas las zonas del Caspio y de Asia Central, e, incluso, como proveedores GLN ciertos Estados de Oriente Medio (Qatar), de Africa Occidental (Nigeria) y de Latinoamérica; lo que, a la postre, va a permitir diversificar los suministros, y profundizar en la cuestión de las RTE del petróleo. Por otro lado, las grandes redes europeas de electricidad van a estar conectadas con las nacionales beneficiándose los países balcánicos, los bálticos, los PECOS y los NEIS, así como los mediterráneos. El mayor salto cualitativo y cuantitativo tendrá lugar en los proyectos de interés común que afectarán a las RTE de las telecomunicaciones, sector que proporcionará nuevas oportunidades, nuevos servicios y nuevas relaciones internacionales basadas en una cooperación mucho más intensa a nivel estatal y a nivel institucional, superándose así la concepción paneuropea, más presente en los otros dos sectores de las RTE. De este enfoque global van a beneficiarse especialmente los proyectos que incidirán en los Estados europeos que van a protagonizar las futuras ampliaciones de la Unión Europea.

En pocas palabras, las RTE serán en un futuro próximo la estructura y el soporte físicos con los que va cambiarse la calidad y las formas de vida del ciudadano del siglo XXI, van a transformarse los modos de organización de las pequeñas y de las medianas empresas, las administraciones públicas estarán más cerca de los ciudadanos y, en suma, serán las grandes arterias por las que discurrirá la comunicación humana centrada en las personas, las mercan-



cías, los recursos energéticos, las imágenes, las voces, las ideas, las transacciones económicas, los conocimientos, la cultura y muchas posibilidades más.

## BIBLIOGRAFÍA

- BINDER, K.-G., y WALTHES, F., "Der Kohäsionsfonds: Ein strukturpolitisches Finanzinstrument der Europäischen Union", *Raumforschung und Raumordnung*, año 52, nº 4-5, 1994, pp. 261-269.
- COMISIÓN EUROPEA (DG Telecomunicaciones), *La política comunitaria de telecomunicaciones*, Luxemburgo, OPOCE, 1995.
- FRYBOURG, M., "Les réseaux transeuropéens au sens du titre 12 du Traité de Maastricht", *Transports*, año 40, nº 369, 1995, pp. 44-56.
- FOURNIER, Ch., "Les réseaux transeuropéens de transports et d'energie", *Fiscalité Européenne*, nº 1, 1997, pp. 37-41.
- GONZÁLEZ CID, J., "Infraestructuras: Redes transeuropeas", *Noticias de la Unión Europea*, año 11, nº 124, 1995, pp. 69-91.
- LE DUC, M., BAYE, E., DROUET, D., *et alter.*, "Services publics de réseau et Europe. Les exemples de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie et du Royaume-Unie (fer, rute, air et eau-assainissement)", *Notes et Études Documentaires*, nº 5016, 1995, pp. 77-129.
- LETOURNEUR-FABRY, E., "L'Union européenne: quelles perspectives?", *Futuribles*, nº 220, mayo de 1997, pp. 27-32.
- MASERA, R., "Il privato e la realizzazione di un sistema infrastrutturale", *Affari Esteri*, año 26, 1994, pp. 788-801.
- PIODI, F., *La financiación de las redes transeuropeas de transporte*, Luxemburgo, Parlamento Europeo (DG de estudios), 1997.
- QUINET, E., "Coopération entre la gestion publique et privé dans la construction d'un réseau européen de trains à grande vitesse", *Transports*, año 41, nº 377, 1996, pp. 58-65.
- REYNAUD, C., "Le cheminement des réseaux transeuropéens: approche pragmatique ou démarche conceptuelle", *Transports*, año 40, nº 371, mayo-junio de 1995, pp. 157-165.
- RICHERI, G., "Le "autostrade dell'informazione". Modelli e problemi", *Problemi dell'Informazione*, año 20, nº 1, marzo de 1995, pp. 25-38.
- SANCHEZ MELERO, M., "Las redes transeuropeas: una visión desde la perifericidad española", *Información Comercial Española*, nº 757, octubre de 1996, pp. 73-82.



UNWIN, B., "The European Investment Bank's activities in Central and Eastern Europe", *European Business Journal*, vol. 9, n° 1, 1997, pp. 19-26.

VINOIS, J.A., "Les réseaux transeuropéennes: une nouvelle dimension donnée au Marché unique", *Revue du Marché unique européen*, n° 1, 1993, pp. 106 y ss.

— "Le réseau transeuropéen de transport: après les décisions juridiques, reste le financement", *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, n° 401, 1996, pp. 569-578.

— "Après les Conseils européens de Bruxelles, de Corfú et d'Essen, quelles perspectives pour le réseau transeuropéen de transport?", *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, n° 385, febrero de 1995, pp. 83-97.

